Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1897 — Roma — Giovedì 10 Giugno — Numero 135

DIREZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi.

AMMINISTRAZIONE
in Via Larga nel Palazzo Baleani

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. **32**; semestre L. **17**; trimestre L. **9**
» a domicilio e nel Regno: » » **36**; » » **19**; » » **10**
Per gli Stati dell'Unione postale: » » **80**; » » **41**; » » **22**
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziarii. . . . . L. **0.35** } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » **0.30** }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

*Un numero separato in Roma cent. **10** — nel Regno cent. **15** — arretrato in Roma cent. **20** — nel Regno cent. **30** — all'Estero cent. **35**.*
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il Numero 177 *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduto l'articolo 5 dello Statuto fondamentale del Regno;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari Esteri e del Nostro Ministro Segretario di Stato per le Poste e Telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Piena ed intera esecuzione sarà data all'accordo telegrafico conchiuso tra le Amministrazioni Telegrafiche Italiana e Rumena, firmato a Budapest il 22 luglio 1896.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 maggio 1897.

UMBERTO.

VISCONTI VENOSTA.
SINEO.

Visto, *Il Guardasigilli:* G. COSTA.

ARRANGEMENT TÉLÉGRAPHIQUE
ENTRE LA ROUMANIE ET L'ITALIE

Les soussignés:

Monsieur Constantin Chiru Directeur Général des postes et des télégraphes de la Roumanie d'une part, et Monsieur le commandeur Tommaso Picco Inspecteur Général des Télégraphes de l'Italie de l'autre, munis des pleins pouvoirs de la part de leurs gouvernements respectifs et au nom de leurs Administrations, en vue de faciliter et simplifier le service télégraphique entre les deux pays, ont convenu et arrêté de ce qui suit:

Article Ier

La taxe télégraphique terminale revenant à la Roumanie est fixée à 6 centimes et la taxe télégraphique terminale revenant à l'Italie est fixée à 9 centimes par mot, pour la correspondance échangée entre la Roumanie et l'Italie et viceversa.

Article II.me

Toutes les autres dispositions qui régissent l'échange de la correspondance seront appliquées conformément au règlement télégraphique international.

Article III.me

Le présent arrangement sera mis en vigueur au plus tard trois mois après son approbation par les gouvernements des parties contractantes.

Il sera valable pour un temps indéterminé et jusqu'à l'expiration de six mois à partir de la date où l'une des parties contractantes aurait exprimé le désir d'en faire cesser les effets.

Fait à Budapest le 22 juillet 1896.

L'Inspecteur général
des télégraphes de l'Italie
Signé: PICCO.

Le Directeur général
des postes et des télégraphes de la Roumanie
Signé: CHIRU.

Visto si approva:
Roma, 30 luglio 1896.

Il Ministro delle Poste e dei Telegrafi
Firmato: SINEO.

Vu et approuvé:
Bucarest le 11/23 avril 1897.

Le Ministre Président du Conseil
et des Affaires etrangères
Signé: STURDZA.

Relazione a S. M. il Re, *in udienza del 20 maggio 1897, sul decreto che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggieri.*

SIRE!

Per effetto del rapido e progressivo incremento dell'emigrazione e delle mutate condizioni del materiale nautico, le disposizioni relative alle navi addette al trasporto dei passeggieri, contenute nel regolamento per l'esecuzione del codice per la marina mercantile, formulate in un tempo in cui l'emigrazione si manteneva in limiti molto ristretti, i velieri erano ancora adoperati per questo ramo di traffico ed i piroscafi erano di piccola portata, non sono più rispondenti alle condizioni attuali.

Già prima d'ora, sotto l'impulso delle più urgenti necessità l'Amministrazione introdusse successivamente qualche miglioramento nelle norme in vigore; ma tutte queste parziali misure sono insufficienti a raggiungere lo scopo e si manifesta perciò la necessità di addivenire ad una radicale riforma del regolamento, riforma anche reclamata dalle autorità che si trovano più a contatto col movimento dell'emigrazione, dai cultori delle scienze sociali e dalla stampa. Per ultimo la questione venne discussa nella Camera dei Deputati, la quale nella seduta dell'8 giugno p. p. votò una mozione invitante il Governo a provvedere perchè il suddetto regolamento venisse modificato in modo che nel trasporto marittimo degli emigranti fossero meglio tutelate le esigenze dell'igiene e della sicurezza personale.

Condotti a termine gli studi a tal'uopo intrapresi, fu testè compilato il progetto di un nuovo regolamento, nel quale furono rifuse tutte le disposizioni riguardanti la materia sparse in regolamenti speciali. Tale progetto è stato esaminato e coordinato in testo definitivo da una speciale Commissione, composta di tutti i membri del Consiglio superiore di marina, di alcuni funzionari superiori del Corpo delle Capitanerie di porto, dei rappresentanti delle primarie Società di navigazione e dei principali armatori di navi addette al trasporto dei passeggieri.

Le nuove disposizioni introdotte nel regolamento mirano al miglioramento dei mezzi di trasporto sotto il triplice aspetto della sicurezza e comodità, di una maggior tutela dell'igiene e di una più efficace sorveglianza, non solo nel porto d'imbarco, ma anche durante il viaggio.

Così, sotto il primo aspetto, si è vietato il collocamento di passeggieri in corridoi formati con tavolati posticci; si è prescritto che le cuccette siano formate esclusivamente in ferro e disposte in non più di due ordini; si è fissato un massimo, in ragione della superficie libera, in coperta, nel numero dei passeggieri da imbarcarsi, indipendentemente dalla capacità interna del piroscafo. — Si è assegnato un posto intiero alle persone al di sopra dei 10 anni d'età, anzichè, come prima, di dodici. — Si è disposto secondo il sistema inglese, che le imbarcazioni siano di tale capacità da poter contenere, col sussidio delle zattere di salvataggio, tutte le persone imbarcate e che le cinture di sicurezza corrispondano al numero dei passeggieri; infine si è ottenuto un miglioramento con l'escludere dal trasporto dei passeggieri, quei piroscafi che non raggiungessero la velocità effettiva di dieci miglia all'ora.

Coll'imporre questo limite minimo di velocità ai piroscafi che imbarcano emigranti in viaggi transoceanici, si viene ad ottenere una sufficiente celerità nelle traversate ed un notevole miglioramento nel trasporto dei passeggieri, eliminando quei pericoli per l'igiene che derivano dalla troppo lunga durata del viaggio. Già di fronte al rapido e crescente sviluppo dell'emigrazione i nostri armatori in generale si sono industriati a procurarsi un materiale in massima adatto a questo ramo di traffico. Ond'è che col limite di velocità ora stabilito si verrebbero ad escludere soltanto quei pochi vapori antiquati che da alcuni speculatori sono stati acquistati a vil prezzo e destinati al trasporto degli emigranti, quantunque adatti per la loro lentezza soltanto al trasporto di merci, e che hanno suscitate molte lagnanze per le loro lunghissime traversate e pel cattivo trattamento dei passeggieri; essendo ovvio che la speculazione miri a compensare la spesa del prolungato mantenimento con la riduzione delle razioni dei viveri.

Per quanto riguarda l'igiene, pur tacendo delle innovazioni di minor conto, il nuovo regolamento ha introdotto miglioramenti nella disposizione dei locali di alloggio col prescrivere un minimo di spazio di m.^{3} 2,50 nel primo corridoio e di m.^{3} 2,75 nel secondo corridoio per ogni passeggiero, e nel sistema di ventilazione con l'aumentare la sezione delle trombe a vento e col sussidio degli estrattori meccanici: — ha prescritto cuccette di dimensioni maggiori delle ordinarie per le donne incinte e con lattanti e per le coppie di ragazzi; — ha migliorato le tabelle delle razioni viveri, dei medicinali e degli attrezzi chirurgici, nonchè il corredo dell'ospedale; — ha provvisto per un miglior servizio medico coll'imporre l'obbligo di un secondo medico quando vi siano a bordo più di mille passeggieri e di un medico nazionale sui piroscafi stranieri che imbarcano emigranti — ha prescritto infine che, prima della partenza, si provveda a sottoporre gli emigranti, ove ciò sia necessario, ad un bagno di pulizia e ad una più accurata disinfezione dei loro effetti d'uso.

Per rendere più efficace la sorveglianza dell'amministrazione su questo ramo di servizio, si è ritenuto conveniente di instituire una Commissione speciale, alla quale gli armatori nazionali ed esteri che intendono trasportare passeggieri in viaggi di lunga navigazione devono presentare i loro piroscafi perchè essa li sottoponga ad una rigorosa visita generale e ne determini in massima l'idoneità in rapporto alle prescrizioni del regolamento.

Il lavoro preparatorio di detta Commissione faciliterà molto il compito delle Commissioni sanitarie le quali hanno l'incarico di visitare i piroscafi ad ogni loro partenza con passeggieri dai porti dello Stato.

Ma, per quanto le Commissioni di visita adempiano al loro ufficio con tutta la cura e con tutto lo zelo desiderabili, non si riuscirebbe ad eliminare quella parte d'inconvenienti che è da attribuirsi a colpa o negligenza del capitano e del personale da lui dipendente. È infatti inutile lo sperare di ottenere lo scopo desiderato se chi ha volontà ed interesse ad infrangere le disposizioni stabilite dalle leggi e dai regolamenti, rimane in balìa di eseguirle o di violarle a suo talento senza il freno di un efficace controllo. Poichè, non appena il bastimento è uscito dal porto, il capitano può mutare a suo piacimento le disposizioni dei locali, imbarcare nei porti intermedî quanti più passeggieri

può accaparrare, sbarcare anche, come qualche volta avvenne, una parte del corredo. Ma dove si dispiega maggiormente l'avidità di alcuni speculatori si è nella fornitura del vitto ai passeggiori, col ridurre a quantità minima la razione dei viveri e col sostituire ai generi alimentari, visitati e collaudati dalla Commissione sanitaria, altri generi imbarcati come merce, di qualità più scadente o non ammessi dal regolamento. È comunemente riconosciuto dai medici di bordo che la cattiva alimentazione è la principale causa delle malattie che sovente si sviluppano nei ragazzi imbarcati. Non si potrebbe ovviare al primo inconveniente col proibire l'imbarco di generi alimentari come merce perchè si vesserebbe troppo il commercio; o senza alcun utile, essendo facile il procurarsene negli scali intermedi; rimarrebbe sempre, del resto, il grave inconveniente della distribuzione in quantità insufficiente

Allo scopo di impedire tutte queste irregolarità durante la traversata, si è creduto conveniente d'introdurre un'innovazione già patrocinata da quanti si occupano dell'emigrazione, cioè di dare al Governo la facoltà d'imbarcare, sui vapori che trasportano emigranti, un funzionario marittimo in qualità di Commissario governativo, col mandato di sorvegliare sulla fedele osservanza delle disposizioni regolamentari. E che questa instituzione risponda allo scopo e non sia malveduta dagli armatori, si può desumere dal fatto che fu approvata alla unanimità dalla preaccennata Commissione, della quale, come dissi, facevano parte i proprietari della più gran parte dei piroscafi nazionali; giacchè, è bene notarlo, non è generale nella marina italiana l'abuso del cattivo trattamento verso gli emigranti.

Vi fu bensì chi si è preoccupato del pericolo che fra il capitano ed il Commissario governativo abbiano a sorgere attriti o conflitti. Ciò non è temibile, perchè le due funzioni sono affatto distinte, non avendo il Commissario alcuna ingerenza nel comando e nella direzione della nave, nè nella disciplina interna.

Nè possono sorgere conflitti se il Commissario eserciterà il suo ufficio entro i limiti delle sue attribuzioni. Per tal modo si otterrà che il capitano reprima nei suoi dipendenti le mancanze che gli fossero fatte notare, o, nel caso peggiore, si otterrà che il Commissario potrà registrare a processo verbale, debitamente accertate e provate, tutte quelle irregolarità e mancanze che ora sfuggono alla sanzione penale. Del resto è ovvio che la sola presenza a bordo di un Commissario governativo basterà ad impedire molte irregolarità.

Non è sperabile di ottenere lo scopo col mezzo soltanto delle inchieste che le autorità consolari sono in obbligo di fare, sia per le disposizioni di massima, sia per gli effetti del regolamento 27 dicembre 1895 sui provvedimenti per la marina mercantile; poichè le inchieste, venendo fatte a cose compiute, non rimediano ai mali avvenuti, ed hanno poca efficacia per la grande difficoltà di raccogliere prove, tanto più che coloro che presentano reclami vengono dipinti al console come insubordinati.

Sulla poca efficacia di tali inchieste si è chiaramente espresso il R. Ministro in Buenos Ayres, il quale dalle indagini eseguite all'arrivo dei numerosi piroscafi che colà giungono con emigranti ebbe modo di convincersene. È poi da osservare che l'inchiesta non potrebbe essere eseguita sui piroscafi di bandiera estera, pei quali, nello stato attuale delle cose, manca assolutamente il mezzo di esercitare qualsiasi sorveglianza sul trattamento degli emigranti che vengono ad imbarcare nei nostri porti.

Nell'intento poi di non urtare bruscamente gl' interessi degli armatori nazionali e di dar loro il tempo necessario per mettersi in regola colle nuove norme ora introdotte, ho creduto equo e conveniente di stabilire che il regolamento vada in vigore soltanto sei mesi dopo la sua pubblicazione e che questa dilazione si estenda fino a dodici mesi per alcune innovazioni più importanti e fino a trenta mesi per la determinazione del minimo di velocità.

Nello studiare e coordinare le disposizioni del nuovo regolamento, io mi sono inspirato al duplice intendimento di venire in efficace aiuto dei poveri emigranti, sottraendoli alle imprevidenze ed all'ingordigia di chi può essere tentato di far mercato della loro ignoranza, e nello stesso tempo di non opporre ostacoli, che non siano strettamente necessari, allo spontaneo svolgimento dell'industria dei trasporti marittimi. In questi criterii sono concordi anche i miei onorevoli colleghi dell'interno, degli affari esteri e di grazia e giustizia, all'esame dei quali è stato sottoposto il progetto. Lusingandomi di aver raggiunto lo scopo, ho l'onore di presentare alla Augusta Sanzione dell' Maestà Vostra lo schema di decreto che approva il nuovo regolamento.

Il Numero 178 *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto il capo VIII titolo 2° del testo unico del codice per la marina mercantile;

Visto il capo XVIII titolo 2° del regolamento per la esecuzione di detto codice, approvato con Nostro decreto del 20 novembre 1879 n. 5166 (serie 2ª);

Visto il regolamento per la sanità marittima, approvato con decreto del 29 settembre 1895 n. 636;

Udito il parere del Consiglio di Stato, del Consiglio Superiore di Marina e del Comitato pei disegni delle navi;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato della Marina, dell'Interno, degli Affari Esteri e di Grazia e Giustizia e dei Culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso regolamento firmato, d'ordine Nostro, dai Ministri della Marina, dell'Interno, degli Affari Esteri e di Grazia e Giustizia e dei Culti, che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggieri.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 20 maggio 1897.

UMBERTO.

B. BRIN.
RUDINÌ.
VISCONTI VENOSTA.
G. COSTA.

Visto, *Il Guardasigilli:* G. COSTA.

REGOLAMENTO
che stabilisce le condizioni speciali richieste nelle navi addette al trasporto dei passeggieri

SEZIONE I.
Dei bastimenti da considerarsi addetti al trasporto dei passeggieri

Art. 1.

Tutti i bastimenti a vela ed a vapore, nazionali od esteri, i quali imbarchino più di un passeggiere per ogni cinquanta tonnellate di stazza netta, saranno considerati specialmente addetti al trasporto dei passeggieri e quindi soggetti alle disposizioni particolari seguenti.

Ne saranno tuttavia eccettuati i piroscafi nazionali ed esteri, in servizio postale sovvenzionato, i quali imbarchino nei porti dello Stato passeggieri ordinari (non emigranti) per viaggi di lunga navigazione.

Art. 2.

Sono considerati viaggi di breve navigazione quelli fatti dai piroscafi dentro i limiti di Gibilterra, Porto Said e Costantinopoli.

Sono considerati viaggi di lunga navigazione quelli fatti oltre i limiti suddetti.

Art. 3.

I piroscafi addetti al trasporto dei passeggieri dovranno essere forniti di tutti gli attrezzi, corredi ed istrumenti e soddisfare a tutte le condizioni prescritte dall'art. 10 del regolamento approvato con R. decreto 23 ottobre 1895, n. 671, salve le seguenti modificazioni:

1. Gli anelli o cinture di sicurezza dovranno essere in numero almeno eguale a quello delle piazze sanitarie ed essere collocati nelle rispettive cuccette;

2. Le imbarcazioni dovranno avere una capacità tale da contenere tutte le persone imbarcate.

Se le imbarcazioni normali sulle gru non sono sufficienti, dovranno aggiungersi, in coperta o sulle gru, altre imbarcazioni addizionali di legno, metallo od altro, o zattere di salvataggio, o materiali per formarle in tale quantità o capacità da supplire alla deficienza;

3. Il piroscafo dovrà pure essere fornito di apparecchi per disinfezione a vapore sotto pressione e per lavanderia a vapore, che possono anche essere combinati insieme.

4. Le paratie di ferro che circondano il compartimento delle macchine e delle caldaie quando non esistano cofani od intercapedini, devono essere completamente rivestite di tavole all'esterno.

Art. 4.

Il trasporto degli emigranti sarà vietato ai piroscafi i quali, in base ad una prova da eseguirsi innanzi la Commissione di cui al successivo art. 44, per una durata di 12 ore continue di marcia e con metà carico, non raggiungano una velocità di undici miglia nautiche all'ora.

Il piroscafo che in tre viaggi di lunga navigazione non avesse raggiunto una velocità media normale di 10 miglia, salvo casi di forza maggiore, sarà escluso dai trasporti successivi.

SEZIONE II.
Trasporto dei passeggieri per viaggi di lunga navigazione

§ I. — *Ordinamento ed assetto interno dei piroscafi.*

Art. 5.

È vietato l'imbarco di passeggieri per viaggi di lunga navigazione su piroscafi i quali abbiano sotto coperta un corridoio (esclusi i corridoi formati con tavolati posticci) la cui altezza, misurata dalla faccia superiore del tavolato alla faccia superiore dei bagli del ponte scoverto, risulti minore di metri 1,80.

Art. 6.

È vietato d'imbarcare passeggieri su più di due ponti; che anzi il secondo corridoio, perchè vi sia permesso l'imbarco di passeggieri, deve avere l'altezza non minore di metri 2,00 misurata dalla faccia superiore del tavolato del ponte alla faccia superiore dei bagli del ponte sovrastante e le aree dei boccaporti e di ogni altra apertura che dia aria a ciascuno dei locali occupati dai passeggieri debbono risultare complessivamente almeno di cinque per cento dell'area di ciascun rispettivo locale.

Se sul ponte scoperto esistessero casseri o tughe, è permesso imbarcare sotto di essi passeggieri a condizione però che i detti casseri e tughe siano di solida costruzione.

Art. 7.

Ogni passeggiero alloggiato nelle tughe, nei casseri e nel primo corridoio superiore dei piroscafi dovrà avere a sua disposizione almeno metri cubi 2,50 di spazio. Nel computo dello spazio, l'altezza media sarà misurata fra la faccia superiore del tavolato del ponte inferiore e la faccia superiore dei bagli del ponte superiore, se il piroscafo è a scafo di ferro, o la faccia inferiore di detti bagli, se a scafo di legno; e non sarà tenuto conto della porzione di altezza eccedente i metri 2,50.

Se il piroscafo avesse un secondo corridoio, è assegnato a ciascun passeggiere che ivi alloggi lo spazio sopra stabilito, aumentato del dieci per 0[0.

Nonostante quanto è sopra disposto e qualunque sia il numero dei posti risultanti in base alla capacità interna, è vietato l'imbarco di un numero di passeggieri di 3ª classe che sia tale da ingombrare soverchiamente la coverta del piroscafo. Perciò ad ogni passeggiero di 3ª classe deve corrispondere uno spazio di metri quadrati 0,45 di area libera del ponte scoverto, compresi in detta area i casseri, le tughe delle casette e la sopracoperta (qualora il piroscafo ne abbia). I casseri però, le tughe delle casette e la sopracoperta dovranno essere, affinchè possano venire computati nel senso sopraindicato, solidamente costrutti ed essere muniti di ringhiere robustamente fissate.

Resta inteso peraltro che dal computo dello spazio libero dovranno essere dedotti gli spazi assegnati ai passeggieri di 1ª e di 2ª classe.

Art. 8.

Ad ogni locale posto sotto coperta, in cui siano alloggiati più di venticinque passeggieri, dovrà potersi accedere da un boccaporto speciale, munito di scale e destinato ad uso esclusivo dei passeggieri.

Se i passeggieri riuniti in un locale saranno più di duecento dovrà potersi accedere al detto locale mediante due boccaporti entrambi muniti di due scale posti l'uno a proravia e l'altro a poppavia, oppure di un grande boccaporto munito di quattro scale, quando le condizioni di aereazione siano riconosciute sufficienti dalla Commissione di visita.

Art. 9.

I locali anzidetti dovranno essere forniti di trombe a vento in lamiera di ferro che s'innalzino almeno due metri al di sopra del tavolato del ponte scoverto.

Le trombe a vènto dovranno avere una sezione non minore di sette decimetri quadrati ognuna e saranno distribuite nelle proporzioni seguenti:

Per i locali contenenti da 25 a 100 passeggieri, due
» » 100 a 200 » tre
» » oltre 200 passeggieri » quattro.

Inoltre i locali del secondo corridoio e quelli del primo corridoio situati lateralmente ai cofani delle macchine e caldaie dovranno essere forniti di estrattori meccanici, la cui potenza sarà determinata con disposizione ministeriale.

Art. 10.

Le cuccette normali, salva l'eccezione portata dal seguente art. 13, dovranno avere non meno di metri 1,80 di lunghezza e metri 0,56 di larghezza, misurate queste dimensioni al di dentro

delle falche le quali formano le cuccette medesime. Fra il piano delle cuccette inferiori e il piano di quelle immediatamente superiori dovrà essere una distanza di almeno 70 centimetri.

Le cuccette dovranno essere costruite tutte in ferro, divise le une dalle altre con adatte separazioni, e dovranno essere impiantate in ogni loro parte o fissate a bordo con solidità ed accuratezza.

Il piano delle cuccette inferiori dovrà essere a meno a 40 centimetri al di sopra del tavolato del ponte.

Lo spazio tra il fondo dell'ordine inferiore di cuccette ed il tavolato dovrà essere mantenuto sgombro da qualsiasi oggetto.

Le cuccette saranno tutte numerate in modo chiaramente visibile.

Il corredo di ciascuna cuccetta sarà composto di un materasso e di un guanciale ripieni di crine vegetale e di zostera marina nonchè di una coperta di lana. Nei viaggi al di là del capo Horn le coperte dovranno essere due.

Le cuccette nelle infermerie dovranno avere materasso e guanciale di crine animale, col corredo per ognuna di quattro lenzuola e di due fodere bianche pel guanciale.

Art. 11.

Nel corridoio superiore, se l'altezza dal tavolato del ponte sottostante alla faccia superiore dei bagli del ponte sovrastante risulti minore di metri 1,85, è vietato di costruire più di un ordine di cuccette.

Sono permessi due ordini di cuccette quando l'altezza del corridoio, misurata come sopra, risulti maggiore di m. 1,85.

È assolutamente vietato il 3° ordine di cuccette, qualunque sia l'altezza, tanto nel corridoio superiore, quanto negli altri locali.

Art. 12.

Non sarà permessa la sistemazione di cuccette nelle adiacenze dei locali delle macchine e delle caldaie, se non ad una distanza tale che non possa derivarne danno alla salute dei passeggieri.

Nello stabilire questa distanza si deve, caso per caso, aver riguardo all'altezza del corridoio, all'ampiezza dei boccaporti e di altre aperture, alla disposizione delle cuccette ed al maggiore o minore rivestimento di materiali refrattari contro le pareti od all'esistenza di controparatie che attenuino l'irradiazione del calore.

Art. 13.

Ciascuna cuccetta normale non potrà servire che per un solo individuo.

In deroga poi di quanto è disposto dall'articolo 10, alle donne incinte od a quelle aventi con sè bambini di età inferiore ad un anno, come pure alle coppie di ragazzi di età minore di 10 anni ed appartenenti alla stessa famiglia, dovranno essere assegnate cuccette di larghezza non minore di 80 centimetri. A tale scopo le cuccette montate nei locali destinati alle donne, come pure nella corrispondente infermeria della quale tratta il susseguente art. 16, dovranno, per la decima parte almeno, avere la larghezza di 80 centimetri.

Art. 14.

I corridoi di passaggio fra i gruppi di cuccette dovranno avere una larghezza media di 80 centimetri per ciascun corridoio, con un minimo di 60 centimetri.

Tali corridoi ed ogni altro spazio nel locale dei passeggieri non occupato dalle cuccette dovranno essere mantenuti sgombri da qualunque oggetto, ad eccezione degli effetti di vestiario, i quali non dovranno occupare più di un decimo di metro cubo per ciascun passeggiere e dovranno essere sistemati su adatte reticelle in modo da non impedire il passaggio ed accesso alle cuccette, il restante del bagaglio dovendo essere messo nella stiva od altro locale separato.

Se il locale dei passeggieri presentasse un'eccedenza di spazio, tale spazio eccedente potrà essere occupato per deposito di merci, a condizione che sia separato dal locale dei passeggieri mediante solida paratia di tavole, ferme restando le altre prescrizioni relative alla ventilazione del locale medesimo. Resta proibito di collocare in detto spazio, ancorchè separato con paratie, barili di carne o di pesce comunque conservati ed ogni sostanza capace di tramandare odore incomodo od emanazioni nocive.

Art. 15.

Non saranno computati nel numero dei passeggieri i bambini di età minore di un anno. Due fanciulli da un anno a 10 anni saranno computati per un passeggiere.

Le donne saranno alloggiate in camere separate, per mezzo di solide paratie, dai locali in cui alloggiano gli uomini e preferibilmente nei locali del corridoio superiore.

Art. 16.

In ogni piroscafo che imbarca più di cinquanta passeggieri dovranno essere sempre due locali ad uso di infermeria per gli uomini e per le donne, convenientemente adattati e ventilati, divisi completamente dai locali di alloggio e situati preferibilmente verso poppa, capaci di ricoverare almeno il 4 per cento degli imbarcati e con a disposizione uno spazio non minore di m. c. 3.50 per passeggiere. È però in facoltà del capitano di far montare, alla partenza, soltanto la metà delle cuccette prescritte, salvo a montare poi le rimanenti in caso di bisogno.

Un locale speciale bene illuminato dev'essere addetto per ambulatorio ed, eventualmente, per sala di operazione.

Annessi a ciascuna infermeria vi saranno pure un camerino da bagno e una latrina speciale per uso dei soli ammalati, costruita con tutte le regole d'arte e d'igiene.

Le cuccette saranno collocate in modo che l'uno dei due lati lunghi m. 1.80 sia adiacente al corridoio di passaggio e perciò direttamente accessibile.

Il passaggio o corridoio fra le cuccette avrà una larghezza non minore di un metro.

Art. 17.

Oltre alle latrine di poppa e dell'infermeria, sulle navi che trasportano fino a 100 passeggieri dovranno esservi altre due latrine ben divise le une dalle altre, una delle quali destinata ad uso esclusivo delle donne, costruite secondo i più recenti sistemi igienici. Per ogni 150 passeggieri si aumenteranno non meno di due latrine, destinandone un numero proporzionale per le donne.

Le latrine dovranno essere munite di un getto d'acqua continuo, con solido e stabile scaricatore fissato lungo il bordo.

Art. 18.

Durante la notte i corridoi di passaggio fra le cuccette, le camere destinate alle donne, l'ospedale, le latrine e tutti i passaggi del ponte scoverto dovranno essere illuminati a luce elettrica oppure con fanali ad olio o con candele, con divieto dell'uso di altri combustibili.

I fanali chiusi a chiave saranno in numero non minore di uno ogni cento passeggieri.

Art. 19.

Il capitano dovrà tenere affissi a bordo in luogo a tutti visibile:

a) un esemplare del presente regolamento;

b) un esemplare della legge sull'emigrazione e del relativo regolamento;

c) una tabella su cui siano trascritti gli articoli 88, 92, 94, 95, 97, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459 e 460 del codice per la marina mercantile, nonchè gli articoli 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588 e 589 del codice di commercio;

d) il regolamento di servizio interno che avesse stimato di compilare e che ogni passeggiere dovrà osservare durante il viaggio. Tale regolamento dovrà essere compilato di concerto col Commissario del Governo;

e) diversi esemplari a stampa, in grande formato, della tabella dei viveri, collocati nei punti che saranno determinati dalla Commissione di visita.

f) un quadro indicante il numero dei passeggieri dei quali a senso degli articoli 7 ed 81 il piroscafo è capace e quello dei

passeggieri imbarcati alla partenza e nei successivi scali, divisi per classe e per piazze sanitarie.

§ 2. — *Igiene di bordo. Servizio sanitario.*

Art. 20.

I piroscafi nazionali od esteri destinati al trasporto dei passeggieri per viaggi di lunga navigazione, ove il numero degli imbarcati, fra equipaggio o passeggieri, superi i 150, devono avere un medico di bordo.

Se il numero dei passeggieri supera i mille, e in ogni caso che sia ordinato dal Ministero dell'Interno, dovranno essere due i medici assunti pel servizio sanitario-igienico a bordo.

In quest'ultimo caso, uno dei medici avrà la direzione del servizio sanitario a bordo ed il secondo sarà posto sotto la dipendenza del primo.

Si dovranno in ogni caso imbarcare fra il personale di equipaggio uno o più infermieri ed una o più infermiere, giudicati abili dai medici di porto. La commissione di visita ne determinerà il numero conveniente e si accerterà pure che fra i componenti l'equipaggio si trovino altre persone capaci di coadiuvare o sostituire gl'infermieri in caso d'insufficienza o d'impedimento durante il viaggio.

Art. 21.

I medici di bordo saranno designati, salvo l'approvazione del prefetto, dall'armatore del piroscafo sul quale sono chiamati a prestare servizio, e saranno scelti fra coloro che il Ministero dell'Interno avrà ammessi, in seguito alla produzione dei seguenti documenti, ad esercitare il detto ufficio:

1. Atto di nascita;
2. Certificato di cittadinanza italiana.
3. Certificato di laurea in medicina e chirurgia, rilasciato da una Università del Regno;
4. Certificato di buona condotta, rilasciato dal Sindaco del Comune di residenza e di data recente;
5. Certificato penale di data non anteriore a tre mesi;
6. Certificato di sana e robusta costituzione.

Art. 22.

Non sarà concessa la nomina sopradetta a chi non avrà conseguito da due anni la laurea in medicina e chirurgia e non dimostrerà, coi titoli presentati, di avere una sufficiente coltura nelle discipline igieniche e provata abilità nell'esercizio pratico della medicina, chirurgia ed ostetricia.

Non sarà più ammesso quel medico che avesse dimostrato di non aver attitudine alla vita di mare.

Art. 23.

I medici che avessero ottenuto la dichiarazione d'idoneità a viaggiare come medici di bordo, saranno inscritti, per gli eventuali incarichi relativi, presso le Prefetture che saranno designate dal Ministero dell'Interno.

Art. 24.

Non sono ammessi sui piroscafi nazionali medici di nazionalità estera.

Sui piroscafi esteri che trasportano passeggieri italiani imbarcati in un porto dello Stato, uno almeno dei medici di bordo dev'essere cittadino italiano ed essere [nominato nel modo indicato all'art. 21.

I medici di bordo prendono parte alla stipulazione del contratto di arruolamento dell'equipaggio, sono inscritti nel ruolo d'equipaggio e sono posti sotto la sorveglianza del Commissario governativo di cui all'art. 70.

Art. 25.

I medici di bordo e sopratutto quelli che viaggiano sui piroscafi che trasportano emigranti, oltre a prestare gratuitamente l'assistenza medica e chirurgica a tutte le persone imbarcate sulla nave, devono ancora vigilare come ufficiali sanitari governativi, perchè siano, sotto ogni riguardo, conservate le buone condizioni igieniche sui piroscafi stessi.

Essi dovranno sopratutto assicurarsi della scrupolosa esecuzione delle presenti prescrizioni:

a) che i viveri distribuiti ai passeggieri sieno di buona qualità, ben conservati e preparati e corrispondenti per quantità a quella stabilita dalla tabella annessa al presente regolamento;

b) che sia posta gratuitamente a disposizione acqua sicura da ogni inquinamento, distribuita in modo da eliminare ogni possibilità di trasmissione di malattie e in ragione di almeno cinque litri al giorno per ciascun passeggiero;

c) che ove sorga dubbio circa la buona qualità dell'acqua potabile caricata alla partenza o sospetto della possibilità del suo inquinamento durante la traversata, sia tale acqua sterilizzata coll'ebullizione o, in casi speciali, sostituita con acqua fornita dal distillatore fino a tanto che in località adatta il capitano della nave possa procurarsene della buona, facendo prima gettare la prima in mare e disinfettare accuratamente i serbatoi;

d) che il piroscafo sia tenuto in uno stato di permanente pulizia e specialmente le latrine siano ripetutamente in ogni parte nettate e disinfettate;

e) che gli alloggi dei passeggieri e dell'equipaggio siano tenuti in perfetta condizione di salubrità, ed in caso si manifesti in alcuno di questi malattia contagiosa trasmissibile, si sottopongano a disinfezione, giusta le istruzioni ministeriali;

f) che ogni giorno i locali d'alloggio, mentre i passeggieri stanno in coperta, siano diligentemente ripuliti, ne siano spazzati i pavimenti con segatura, alla quale si mescoleranno, occorrendo, dei disinfettanti, oppure lavati diligentemente e asciugati.

g) che sempre quando si manifestino casi di malattia infettiva o sospetti di esserlo, tutte le biancherie e gli oggetti di uso personale e domestico venuti in rapporto cogli ammalati siano immediatamente disinfettati e lavati, dopo l'uso, se non distrutti.

Art. 26.

Il medico di bordo terrà un giornale sanitario di viaggio, nel quale, giorno per giorno, annoterà tutti i fatti che riguardano l'igiene e la sanità di bordo. Questo giornale, al ritorno del viaggio, sarà consegnato alla capitaneria od ufficio di porto dove approda il piroscafo per la trasmissione alla rispettiva prefettura.

Il primo medico, alla fine di ogni viaggio, presenterà pure un rapporto sull'idoneità del piroscafo a trasportare passeggieri in rapporto all'igiene e sulle eventuali misure da adottarsi pel miglioramento del servizio.

Art. 27.

Ove dal giornale e dal rapporto sopracitato, oppure da speciale inchiesta, la Prefettura rilevi trasgressioni od omissioni alle disposizioni del presente o di altro regolamento o legge dello Stato, adotterà i provvedimenti opportuni, promuovendoli, quando del caso, dalle competenti autorità.

Art. 28.

I medici di bordo pei quali fosse rilevata negligenza o colpa nell'esercizio delle loro funzioni, saranno dal Ministero dell'Interno radiati dall'elenco degli autorizzati a prestar servizio a bordo, senza pregiudizio di altre pene sancite dalle vigenti leggi.

Ove il medico di bordo abbandoni senza la debita autorizzazione il servizio durante il viaggio per cui è impegnato, oltre ad essere dichiarato disertore, a norma del codice per la marina mercantile, sarà radiato dall'elenco dei medici autorizzati a prestar servizio a bordo, salvo il risarcimento dei danni a cui potrà essere chiamato dagli interessati.

In caso di malattia infettiva sviluppatasi a bordo, la mancata denunzia di essa o la trascurata assistenza agl'infermi, o la mancata attivazione delle misure profilattiche saranno punite a tenore degli articoli 45 e 46 della legge sanitaria 22 dicem-

bre 1888, salvo le pene maggiori sancite dalla legge penale sulla sanità marittima. In caso di malattia infettiva, a carattere epidemico, sviluppatasi a bordo, è applicabile a favore della famiglia del medico il disposto della legge 22 luglio 1868.

Art. 29.

Ogni nave destinata al trasporto di passeggieri deve essere provveduta dei medicinali e dei disinfettanti necessari in conformità delle istruzioni ministeriali.

I piroscafi addetti al trasporto di passeggieri in viaggi di lunga navigazione dovranno essere provveduti dei medicinali e degli oggetti di medicatura indicati nella tabella *A*, annessa al presente regolamento, nonchè degli apparecchi, degli istrumenti chirurgici ed utensili vari descritti nella susseguente tabella *B*.

Art. 30.

L'apparecchio di disinfezione a vapore che i detti piroscafi debbono avere a termini del precedente art. 3 e dell'art. 10 del regolamento approvato con R. decreto 23 ottobre 1895 n. 671, dovrà essere previamente controllato dalla autorità sanitaria governativa per accettarne il buon funzionamento.

I piroscafi stessi dovranno pure essere forniti di recipienti adatti per un'eventuale disinfezione chimica e di due locali adatti per bagno a pioggia, uno per uomini e l'altro per donne.

Art. 31.

Secondo l'art. 87 del codice per la marina mercantile, é rimesso al prudente arbitrio dell'autorità marittima assistita da medici sanitari, di vietare l'imbarco di persone ammalate o convalescenti di grave malattia.

L'autorità suddetta non dovrà tuttavia valersi di questa facoltà che nei casi gravi e quando le persone ammalate siano affette da malattia infettiva o trasmissibile o possano recare soverchio incomodo agli altri passeggieri.

Essa dovrà poi rivolgere la sua speciale attenzione sulle condizioni di salute delle persone provenienti da località ove dominino malattie epidemiche come pure sulle condizioni dei loro bagagli.

Art. 32.

Gl'individui al di sotto di sedici anni e maggiori di sei mesi di età, imbarcati in viaggi di lunga navigazione, dovranno presentare un regolare certificato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo.

Art. 33.

Nel caso d'imbarco di bestiame vivo, questo sarà trasportato entro stalle costruite in coperta; sarà permesso di collocarlo nei corridoi solo nel caso che la commissione di visita dichiari che non ne risulterebbe danno ai passeggieri ed all'equipaggio e determini le condizioni sotto cui il permesso può accordarsi

Non sarà permesso di trasportare nei corridoi più di due capi di grosso bestiame, se la stazza del piroscafo è inferiore a 400 tonnellate. Sarà concesso l'imbarco di un capo di bestiame in più per ogni duecento tonnellate in più.

Sarà in ogni caso proibito l'imbarco di maiali e caproni sotto coperta.

Art. 34.

Gli effetti letterecci e di uso personale che non siano del tutto puliti si sottoporranno a disinfezione prima dell'imbarco.

Sono esclusi dall'obbligo della disinfezione gli effetti che il passeggiero non porta con sè nei corridoi per uso personale durante la traversata, e sono invece depositati nell'apposito locale nella stiva rinchiusi in casse.

Gli emigranti dovranno essere avviati al porto di imbarco abbastanza in tempo perchè si possa procedere alla disinfezione degli effetti ed al bagno di pulizia indicati nel seguente articolo.

Art. 35.

Allorchè il numero degli emigranti imbarcati oltrepassa i 300, la disinfezione degli effetti di cui tratta il precedente articolo dovrà essere eseguita colla maggiore diligenza nel locale a ciò destinato nel porto di partenza.

In detto locale il medico di porto, coll'assistenza del medico di bordo e degli infermieri che saranno messi a sua disposizione dall'armatore, curerà di ottenere pure, mediante bagni, la massima pulizia personale in quegli emigranti che ne difettassero.

Fino a che non funzioni l'apposito locale, l'armatore deve provvedere per il bagno e per la disinfezione con mezzi locali.

Le spese a cui daranno luogo i provvedimenti indicati in questo articolo e nel precedente saranno a carico dell'armatore.

§ 3. — *Provvista e conservazione dei viveri.*

Art. 36.

I viveri dovranno essere di buona qualità, perfettamente conservabili ed in quantità corrispondente alla media durata del viaggio che il piroscafo sta per intraprendere, aumentata di un terzo. L'aumento sarà maggiore se vi fossero dubbi di possibili quarantene all'estero.

I viveri si conserveranno in depositi protetti dall'umidità e dalle troppo alte temperature e convenientemente ventilati.

All'atto dell'imbarco dei viveri, il capitano dovrà darne avviso all'autorità marittima, presentandole la nota indicante la qualità e quantità dei viveri stessi.

Art. 37.

Ciascun passeggiero o capo di famiglia, nella ricevuta del prezzo di nolo avuta dal capitano e che non potrà mai essergli ritirata, e ciascun emigrante nel contratto stipulato coll'agente di emigrazione, avranno indicata la razione di viveri e vino, nella qualità e quantità giornaliera ad essi spettante, in conformità alla tabella *C* unita al presente regolamento.

Art. 38.

Ai ragazzi maggiori di quattro anni e minori di dieci sarà computata mezza razione, ai minori di quattro anni, eccetto i lattanti, un quarto di razione.

Art. 39.

Gli ammalati ed i convalescenti riceveranno quel trattamento in viveri e medicinali che sarà determinato dal medico di bordo; il quale avrà pure la facoltà di ordinare distribuzioni supplementari di brodo e di minestrine ai bambini ed alle donne che ne avessero bisogno.

Art. 40.

L'acqua per provvista di bordo, provveduta alla partenza da origine non sospetta d'inquinamento, dovrà essere in quantità sufficiente in proporzione al numero delle persone imbarcate, in modo che, tenuto conto della più lunga durata probabile del viaggio e della quantità che può essere fornita dal distillatore, si disponga in navigazione della quantità d'acqua necessaria in ragione di cinque litri per passeggiero e per giornata.

Essa sarà immagazzinata in serbatoi garantiti da ogni possibilità di alterazione durante tutta la traversata e protetti, il più che sia possibile, dall'influenza della temperatura elevata.

Art. 41.

È vietato, tanto per servizio di cucina che di tavola, l'uso di utensili di rame non perfettamente stagnati o di leghe contenenti piombo.

Art. 42.

Oltre alle casse d'acqua in coperta pel dissetamento dei passeggieri, se ne dovranno collocare altre minori nei locali di alloggio.

È vietata l'applicazione dei succhiatoi alle dette casse, dovendosi provvedere alla distribuzione mediante rubinetti automatici, convenientemente collocati.

Dovranno pure sistemarsi in coperta, in luogo separato, due tinozze d'acqua a disposizione delle donne per la lavatura dei panni dei loro bambini.

§ 4. — *Delle visite speciali ai piroscafi che trasportano passeggieri in viaggi di lunga navigazione*

Art. 43.

I piroscafi nazionali ed esteri, prima di essere addetti al trasporto di passeggieri in viaggi di lunga navigazione, saranno sot-

toposti ad un'ispezione speciale, non rinnovabile se non nel caso che l'autorità marittima ne riconoscesse la necessità.

L'ispezione ai piroscafi esteri sarà fatta previa osservanza del disposto col 1° alinea dell'art. 91 del Codice per la marina mercantile, cioè con lettera di preavviso all'uffiziale consolare della nazione cui il piroscafo appartiene, nella quale saranno indicati il giorno e l'ora stabiliti. Se l'agente consolare non compare all'ora indicata, personalmente o per mezzo di un suo delegato, si procederà alla ispezione in di lui assenza.

Art. 44.

L'ispezione speciale viene eseguita da una Commissione composta del capitano di porto, di un medico di porto e di un ingegnere navale.

Gli armatori dei piroscafi dovranno presentare alla Commissione stessa, in doppio esemplare, i relativi piani per ogni corridoio in cui i passeggieri devono essere alloggiati. Su tali piani saranno indicati con esattezza, col sussidio di apposite leggende:

1. la lunghezza, le larghezze e le altezze del ponte inferiore del corridoio, determinate col sistema Moorsom, per calcolarne la cubatura. Si terrà presente che, come è indicato dall'art. 7, non si tien conto delle porzioni di altezze eccedenti metri 2,50;

2. lo spazio cubico di detto ponte;

3. i singoli boccaporti con le relative dimensioni e la indicazione dell'uso a cui sono destinati;

4. i locali occupati dalle macchine, dalle caldaie, dalle carbonaie, dalla cassa a fumo ecc. e dalle contropareti o dagli strati di materiali refrattari che eventualmente esistessero intorno a tali spazi, accennando per ciascuno la dimensioni e la destinazione;

5. tutti gli altri locali situati nel corridoio a cui il piano si riferisce, segnandone le dimensioni e l'uso;

6. la disposizione normale delle cuccette pei passeggieri;

7. i corridoi di passaggio fra esse o di accesso alle medesime, con l'indicazione per ciascuno della massima e minima larghezza;

8. le trombe a vento e gli altri apparecchi di ventilazione;

9. il numero degli ordini in cui sono disposte le cuccette nei diversi punti;

10. gli apparecchi di disinfezione o l'ospedale di bordo.

Quando il corridoio sia diviso in più locali per mezzo di paratie, tutti i dati sopra accennati saranno forniti per ogni singolo locale.

Anche per il ponte di coperta sarà presentato un piano su cui siano indicati tutti i locali esistenti sopra di esso, con l'indicazione dell'uso a cui sono destinati, e col computo dell'area libera per i passeggieri di 3ª classe.

Saranno pure forniti i dati relativi all'ubicazione e capacità delle casse d'acqua, della ghiacciaia e dei locali destinati a contenere i viveri e pel deposito dei bagagli dei passeggieri.

Art. 45.

In base ai documenti ed ai dati così raccolti, la Commissione speciale accerterà l'attitudine della nave per quanto riguarda la velocità (art. 4), la sistemazione dei ponti (art. 5), l'altezza dei medesimi (art. 6 e 7), l'area libera in coperta (art. 7), il numero e le disposizioni dei boccaporti, delle trombe e degli estrattori (art. 8 e 9), l'ubicazione e solidità delle cuccette (art. 10, 11, 12 e 13), la larghezza dei corridoi (art. 14), l'ospedale (art. 16), il numero e la disposizione delle latrine (art. 17), il sistema d'illuminazione (art. 18), i locali per l'equipaggio (art. 54), la capacità delle casse d'acqua e della ghiacciaia, la potenza del distillatore e dell'apparecchio di disinfezione, la capacità delle carbonaie, il numero, la qualità e la capacità delle imbarcazioni e infine tutto ciò che occorre per determinare il numero esatto dei passeggieri che ciascun piroscafo può imbarcare in base al presente regolamento.

I verbali redatti dalla Commissione speciale ed i piani dalla medesima approvati saranno conservati per servire di norma alle Commissioni di visita di cui agli articoli seguenti.

All'ingegnere navale membro della Commissione spetterà una indennità di lire trenta che sarà pagata dall'armatore.

Art. 46.

I piroscafi che hanno subito con esito favorevole l'ispezione di cui agli articoli precedenti, ogni volta che intraprendono un viaggio di lunga navigazione pel trasporto di passeggieri in numero maggiore di quello determinato dall'art. 1 del presente regolamento, sono sottoposti a due visite, di cui una preliminare o preparatoria e l'altra definitiva o di partenza, intese ad accertare che i piroscafi stessi si trovino nelle condizioni prescritte da questo regolamento in riguardo all'assetto interno, alla provvista dei viveri e ad ogni altra cautela opportuna.

È applicabile anche a queste visite il disposto dall'alinea del precedente articolo 43.

Art. 47.

Il capitano od armatore di un piroscafo che debba subire le due visite di cui tratta il precedente art. 46, dovrà prevenirne l'ufficio di porto almeno tre giorni prima di quello fissato per la partenza, e sempre in modo che la visita preliminare possa, di regola, aver luogo due giorni prima di quello fissato per la partenza.

Al preavviso dev'essere unita una nota indicante la qualità e la quantità delle provviste e del carbone.

La visita preliminare e quella definitiva non possono effettuarsi nello stesso giorno della partenza, salvo però in casi eccezionali, in cui la Commissione reputi ciò possibile in vista dell'esiguo numero di passeggieri da imbarcarsi.

Art. 48.

Le visite sono fatte da una Commissione composta di un ufficiale di porto (od in casi eccezionali di un capitano di porto) colla qualità di presidente, di un medico di porto e di un ispettore o delegato di pubblica sicurezza in qualità di membri.

Il funzionario di pubblica sicurezza compie tutte le mansioni relative al suo ufficio speciale e concorre a tutte le operazioni della Commissione, firmando gli atti relativi alla partenza del bastimento ed assumendo, insieme con gli altri membri, la responsabilità dell'operato della Commissione.

Art. 49.

Per l'opera prestata nelle due visite di cui all'art. 48, spettano ai funzionari ed agenti governativi le seguenti indennità che saranno versate dall'armatore all'ufficio di porto:

Lire cinque al presidente ed a ciascuno dei membri della Commissione;

Lire due al funzionante da segretario ed a ciascun graduato di bassa forza;

Una lira a ciascuno degli altri individui di bassa forza.

Art. 50.

Tanto in occasione della ispezione speciale quanto in occasione delle due visite di cui nei precedenti articoli, il capitano del piroscafo ed i suoi dipendenti devono fornire alle Commissioni tutte le notizie che fossero loro domandate.

Art. 51.

La Commissione nella visita preliminare riscontra che, dopo l'ispezione di cui nei precedenti articoli 44 e 45, non siano avvenute modificazioni nell'assetto interno del bastimento, nei corridoi, nell'ubicazione e spazio degli ospedali, nel numero ed ubicazione delle latrine, nel numero e dimensioni delle trombe a vento e dei boccaporti, nella larghezza dei corridoi di passaggio e delle cuccette; verifica il numero, le condizioni e la sistemazione degli utensili di cucina, dei salvagente e delle imbarcazioni, la quantità di carbone per la macchina, la quantità e la qualità dei viveri, e in ispecie dell'acqua, ed i mezzi igienici di loro conservazione e distribuzione, la regolare provvista dei medicinali e dei disinfettanti, la buona condizione e la perfetta pu-

lizia delle coperte, dei materassi e di tutti i locali di alloggio e di servizio, ed in generale constata che non manchi alcuna condizione necessaria alla conservazione della salute a bordo e che fu adempiuto a tutto le disposizioni vigenti sulla materia.

Verifica pure che il piroscafo sia in regola per quanto riguarda le visite dello scafo e della macchina prescritte dagli articoli 77 e seguenti del Codice per la marina mercantile.

Art. 52.

La Commissione, quando lo creda necessario, farà intervenire, per mezzo del capitano di porto, un perito tecnico allo scopo di accertare nel bastimento in partenza la solidità delle cuccette e delle scale, la stabilità delle paratie, delle latrine, delle stalle e delle ringhiere, o per altri accertamenti non previsti.

Le spese per tali periti, ai quali sarà corrisposto un onorario di lire trenta, vanno a carico del bastimento.

I periti devono rilasciare al presidente della Commissione una dichiarazione in doppio originale degli accertamenti fatti, la quale è unita al processo verbale della visita.

Il parere dei periti non vincola il giudizio della Commissione

Art. 53.

Se in seguito al parere dei periti la Commissione ordinasse lavori per una diversa sistemazione di cuccette o lavori di rinforzo o di riparazione intorno alle stesse, od altro; ovvero il ricambio o l'aumento di provviste, di viveri, di medicinali o di altri generi, essa deve fare, prima che il bastimento incominci l'imbarco dei passeggieri, una visita suppletiva per accertarsi che gli ordini dati siano stati puntualmente eseguiti.

Del risultato di questa visita devesi far cenno nel citato processo verbale.

Art. 54.

La Commissione deve indicare nel processo verbale le dimensioni e lo spazio risultante dei singoli ambienti nei quali essa ha permesso la costruzione o il mantenimento delle cuccette.

Se poi, per un ingombro qualunque, si dovesse fare dallo spazio totale qualche deduzione, la Commissione deve anche specificare la qualità e le dimensioni dell'ingombro.

Deve pure verificare che, indipendentemente dagli anzidetti ambienti, vi siano sufficienti locali specialmente destinati ad alloggio dell'equipaggio e del personale di servizio, indicandone nel verbale l'ubicazione e la capacità.

Art. 55.

La quantità dei viveri esistenti a bordo può essere comprovata dai recapiti doganali e dalla ispezione ai locali ed ai recipienti. Ma la Commissione ha sempre la facoltà di farli pesare e misurare.

Essa deve immediatamente, o sotto la necessaria sorveglianza, fare sbarcare i viveri trovati guasti od alterati, il cui uso può essere nocivo alla salute dei passeggieri, e farli custodire in un locale della Capitaneria fino a che il bastimento sia partito.

Art. 56.

Nella visita di partenza la Commissione accerta l'esistenza e la regolarità dei contratti d'imbarco, verifica la buona condizione di salute dell'equipaggio e dei singoli imbarcati, come pure la perfetta pulizia delle biancherie e degli altri effetti di vestiario dei passeggieri e dell'equipaggio, verifica la formazione dei ranci e provvede in genere all'adempimento di tutte le disposizioni vigenti sulla materia.

Art. 57.

La Commissione deve invigilare e provvedere che il bastimento abbia imbarcato, prima di partire, il bagaglio dei passeggieri, curando che agli stessi sia dato uno scontrino indicante il numero posto sul bagaglio.

Se alcuno dei passeggieri deve per una causa qualunque essere lasciato a terra, la Commissione provvederà possibilmente per lo sbarco del suo bagaglio.

Qualora per ritardi ferroviarii od altra causa alcuni passeggieri dovessero partire senza il bagaglio, sarà compilato un elenco dei loro nomi coll'indicazione speciale per ciascuno dell'agente di emigrazione o di altra persona che si obblighi di fare la spedizione del bagaglio con piroscafi di prossima partenza.

Art. 58.

La Commissione deve anche accertarsi che i passeggieri, nel salire a bordo, abbiano il biglietto d'imbarco, che sopra di esso sia segnato il numero delle cuccette e quello delle razioni che loro spettano in base alle vigenti disposizioni, e che ogni passeggiero sia informato degli scali che sarà per fare il piroscafo e della durata approssimativa del viaggio che sta per intraprendere.

Art. 59.

L'armatore ha l'obbligo di presentare in tempo utile alla Commissione una nota dei passeggieri redatta in conformità all'unito modulo *D*.

La Commissione se ne varrà per controllare l'identità delle persone a mano che le passano davanti, e, prima di permettere la partenza del piroscafo, curerà che vi siano riportati in calce i nomi delle persone che non partissero ed il numero totale dei passeggieri imbarcati. La nota, firmata dal Capitano, sarà conservata nell'ufficio di porto.

Il capitano dovrà avere a bordo un registro conforme al detto modulo, nel quale prima della partenza riporterà i nomi dei passeggieri imbarcati. Durante il viaggio egli dovrà tenerlo in corrente, annotandovi i passeggieri imbarcati nei successivi scali o segnandovi lo sbarco di quelli che lasciano la nave. Il Commissario governativo si accerterà con speciale cura che la tenuta di detto registro sia regolare.

In mancanza del Commissario governativo, il R. Console residente nello scalo d'approdo si farà presentare dal capitano un elenco dei passeggieri da sbarcare ed un elenco suppletivo dei passeggieri da imbarcare, contenente i loro nomi, la paternità, l'età, il luogo di nascita e di domicilio, la professione e la classe da occupare a bordo; e, dopo d'aver verificato per mezzo del verbale di visita e del relativo riepilogo che vi siano sufficienti piazze disponibili nelle singole classi, curerà che siano regolarmente segnati sul registro dei passeggieri i rispettivi sbarchi ed imbarchi e ne riassumerà le risultanze sul precitato riepilogo in calce al verbale di visita.

Art. 60.

La Commissione avrà cura di accertarsi che nei locali degli uomini ed in quelli delle donne le cuccette siano regolarmente assegnate e che ad ogni passeggiere o ad ogni capo di famiglia sia consegnato il biglietto che porta il numero delle stesse.

Ai ragazzi non si dovranno destinare cuccette troppo vicine ai boccaporti ed alle trombe a vento, e si procurerà di assegnar loro di preferenza le cuccette dell'ordine inferiore.

Art. 61.

Sarà cura della Commissione di verificare il ruolo d'equipaggio per assicurarsi che il bastimento abbia a bordo un sufficiente numero di persone addette esclusivamente al servizio dei passeggieri, fra i quali un numero sufficiente di capi-stiva, cioè almeno uno per cento passeggieri. Del risultato della verifica sarà fatto constare nel processo verbale.

Art. 62.

Se la visita dei passeggieri viene fatta a terra in apposito locale, la Commissione non deve permettere che alcun estraneo al servizio rimanga, durante l'imbarco dei passeggieri stessi, nella sala dov'essa è adunata, ed ammetterà soltanto l'intervento dell'armatore e dell'agente di emigrazione, o di chi li rappresenta, nonchè degli agenti consolari.

Durante lo stesso tempo non potranno accedere a bordo per-

sone estranee, salve le eccezioni che la Commissione crederà di ammettere, caso per caso, sotto la sua responsabilità.

Art. 63.

La Commissione deve accertarsi a bordo che i ranci siano stati regolarmente formati e distribuiti gli utensili relativi, e prendendo per base il registro dei ranci e i biglietti rilasciati ai capi-ranci verificherà saltuariamente che ad ogni passeggiere sia stata assegnata e distribuita la razione dei viveri che gli spetta a tenore delle vigenti disposizioni.

La distribuzione dei ranci sarà fatta distintamente per famiglie; gli individui isolati potranno essere raggruppati in ranci che non comprendano più di sei persone.

Art. 64.

Indipendentemente dagli accertamenti di cui nel precedente articolo, in quei porti nei quali la visita ai passeggieri si fa in apposito locale a terra, la Commissione deve sorvegliare che il bastimento somministri al mattino, prima che cominci la visita di partenza, oltre il caffè, una quantità sufficiente di pane, di vino, di carne fredda e di formaggio, secondo le prescrizioni della tabella regolamentare per quel giorno.

Art. 65.

Ultimato l'imbarco dei passeggieri e praticate le prescritte verificazioni, la Commissione completerà il processo verbale in doppio esemplare, che sarà firmato dai componenti la Commissione stessa, dal capitano e dal medico di bordo. Uno degli esemplari sarà conservato nell'ufficio di porto e l'altro sarà consegnato al capitano perchè lo tenga fra le carte di bordo.

Nel caso che dalle dette verificazioni venisse a risultare imbarcato un numero di passeggieri superiore a quello di cui il piroscafo è capace, i passeggieri imbarcati in più saranno fatti sbarcare e l'armatore del piroscafo sarà responsabile delle spese occorrenti pel mantenimento dei medesimi fino al loro imbarco e pel loro rimpatrio se l'imbarco non potesse più aver luogo. Di tutto ciò sarà fatta menzione nel processo verbale.

Questo verbale dovrà essere compilato in tutte le sue parti in modo così chiaro e completo che dall'esame di esso si possano conoscere esattamente le condizioni nelle quali il piroscafo è partito.

Art. 66.

Non sarà permessa la partenza del piroscafo senza l'assenso unanime della Commissione, che deve risultare dall'apposito verbale.

Qualora la Commissione deliberi di sospenderne la partenza, deve specificarne le ragioni nel processo verbale stesso.

Art. 67.

In caso di contestazioni per ragioni sanitarie, i singoli membri della Commissione dovranno motivare sul verbale per iscritto il loro voto e ne sarà riferito al Prefetto, il quale deciderà, senza ritardo, udito il parere del medico provinciale e del Capo dell'ufficio di porto.

Se la contestazione avesse luogo per altre ragioni diverse dalle sanitarie, la decisione della controversia spetterà al capitano di porto.

§ 5. — *Cauzione imposta ai capitani di bastimenti esteri che trasportano passeggieri per viaggi di lunga navigazione.*

Art. 68.

La cauzione che secondo l'art. 91 del codice per la marina mercantile devono dare i capitani de' bastimenti esteri che imbarcano passeggieri nello Stato per viaggi di lunga navigazione, a fine di guarentire lo adempimento delle prescrizioni tutte di questo regolamento relative al trasporto dei passeggieri, e la esecuzione degli obblighi assunti dai capitani od armatori dei suddetti bastimenti esteri verso gli stessi passeggieri, potrà consistere in una malleveria da prestarsi nelle forme di legge nanti all'autorità marittima del luogo, e che sia sotto aspetto idonea, a giudizio della suddetta autorità, per una somma uguale al montare de' noli riscossi dal capitano da tutti i passeggieri imbarcati, salvo il rimborso di ogni altro danno ed interesse quando ne sia il caso.

La cauzione come sopra prestata resta sciolta di pien diritto quando, trascorsi quattro mesi dal giorno dell'arrivo al porto di destinazione, e se deve toccare porti intermedi, dall'arrivo all'ultimo porto di destinazione, non vi siano stati reclami dei passeggieri.

Art. 69.

Allorchè un bastimento nazionale od estero che imbarchi passeggieri nello Stato dichiari all'autorità marittima di partire per un viaggio di breve navigazione, com'è definito all'art. 2 del presente regolamento, e consti invece all'autorità stessa che i passeggieri furono imbarcati per un viaggio di lunga navigazione, il bastimento nazionale od estero, salvo le pene disciplinari o contravvenzionali, a seconda dei casi, sarà assoggettato a tutte le condizioni per il trasporto dei passeggieri per viaggi di lunga navigazione, ed il bastimento estero dovrà prestare la cauzione in conformità del precedente art. 68.

§ 6. — *Disposizioni per la tutela degli emigranti.*

Art. 70.

Sui piroscafi addetti a viaggi di lunga navigazione che trasportino più di 300 emigranti potrà essere imbarcato, coll'ufficio di Commissario governativo, un funzionario scelto fra gli impiegati delle capitanerie di porto o fra gli ufficiali dei corpi della regia marina in attività di servizio od in posizione ausiliaria.

Il Commissario governativo veglierà che non siano apportate abusive modificazioni nell'assetto interno del bastimento e ne siano eliminati gli inconvenienti che si manifestassero; curerà d'impedire che negli scali intermedi siano imbarcati passeggieri in numero maggiore delle piazze disponibili; e vigilerà alla scrupolosa osservanza, da parte del capitano, dei medici e dell'equipaggio, di tutte le disposizioni legislative e regolamentari.

Egli terrà un giornale nel quale annoterà le disposizioni date, gl'inconvenienti rilevati, le contravvenzioni accertate, i reclami ricevuti e le proposte di miglioramenti che l'esperienza gli suggerisse.

All'arrivo nel porto estero di destinazione e durante la sua permanenza in esso, il Commissario coadiuverà il R. Agente consolare in tutto quanto può concernere il servizio d'imbarco o sbarco degli emigranti.

Al Commissario governativo competeranno, a carico dell'armatore, il trattamento di prima classe ed una indennità giornaliera di lire cinque, tanto pel viaggio di andata quanto per quello di ritorno. Nel caso che il piroscafo non ritornasse in Italia, l'armatore dovrà pure provvedere al suo mantenimento durante il soggiorno a terra in attesa d'imbarco ed al suo rimpatrio mediante passaggio in 1ª classe sopra un piroscafo postale.

Art. 71.

All'arrivo nel porto estero di destinazione di un piroscafo che trasporti emigranti senza che vi sia imbarcato un Commissario governativo, ed all'arrivo in un porto del regno di navi con immigranti, l'autorità consolare e l'autorità marittima rispettivamente, tenendo presente il disposto degli articoli 87, 88, 89, 90, 91 e 92 del regolamento approvato col R. decreto 27 dicembre 1896, n. 534, manderanno a bordo un loro delegato, prima dello sbarco dei passeggieri, per verificare, mediante rigorosa inchiesta, se durante il viaggio siano state eseguite tutte le prescrizioni stabilite e constatare se gli armatori, capitani, equipaggi ed agenti d'emigrazione abbiano contravvenuto alle prescrizioni legislative e regolamentari ora vigenti ed a quelle che fossero in seguito stabilite a garanzia dell'igiene, della sicurezza e della bontà dei trasporti medesimi.

Di questa inchiesta verrà redatto processo verbale per gli effetti legali.

Art. 72.

Se gli emigranti, all'arrivo in uno scalo d'America, venissero trasbordati per essere condotti in più lontana località, le spese

pel mantenimento dei medesimi in attesa dell'imbarco sul secondo piroscafo saranno a carico dell'armatore del primo piroscafo che li ha imbarcati in un porto dello Stato.

SEZIONE III.

Del trasporto dei passeggieri per viaggi di breve navigazione

Art. 73.

I bastimenti a vela o a vapore che trasportano passeggieri per breve navigazione potranno imbarcare nei mesi di aprile, maggio, giugno, luglio, agosto, settembre ed ottobre un passeggiere per ogni metro quadrato di superficie libera del ponte scoverto, dei casseri, e delle tughe, aumentati della superficie libera dei corridoi e di tutti gli altri locali coperti esistenti, le cui altezze misurate dal disopra del tavolato del ponte al disopra dei bagli risultino di metri 1,80 (uno e ottanta centimetri) o più.

Negli altri cinque mesi dell'anno un passeggiere soltanto per ogni metro quadrato di superficie libera dei corridoi e di tutti gli altri locali coperti, la cui altezza misurata come sopra, risulti di metri 1,80 (uno e ottanta centimetri) o più.

Art. 74.

Spetta direttamente all'ufficio del porto da cui parte il bastimento con passeggieri per breve navigazione di vigilare affinchè venga osservata la regola stabilita dal precedente articolo.

Il numero dei passeggieri che ciascun bastimento potrà trasportare a seconda delle stagioni risulterà da verbale redatto dall'autorità marittima, nel quale saranno indicate le dimensioni dei singoli spazi determinanti il numero stesso.

SEZIONE IV.

Disposizioni transitorie.

Art. 75.

Il capitano farà osservare a bordo l'ordine e la decenza da tutte le persone imbarcate e curerà d'impedire i giuochi di denaro fra i passeggieri, valendosi, all'occorrenza, del potere disciplinare concessogli dagli articoli 450 e seguenti del codice per la marina mercantile e da altre leggi.

Art. 76.

Non sono soggetti alle disposizioni di questo regolamento sul trasporto dei passeggieri i trasporti di truppe effettuati per qualsivoglia destinazione con regie navi o con bastimenti mercantili noleggiati dal Governo a suo esclusivo uso.

Art. 77.

Il bastimento nazionale che imbarchi passeggieri in un porto estero sarà soggetto alle leggi e regolamenti dell'autorità locale sul trasporto dei passeggieri.

In difetto di queste leggi e regolamenti provvederà il regio console, accertando che il numero dei passeggieri imbarcati non sia superiore a quello accordato dal presente regolamento, anche ordinando una particolare ispezione tecnica e sanitaria se il bastimento abbia a compiere un viaggio di lunga navigazione o siangli fatti reclami per parte dei passeggieri.

Art. 78.

Dal giorno in cui andrà in esecuzione il presente regolamento resteranno intieramente abrogati:

a) gli articoli 8 e 9 del regolamento che stabilisce gli attrezzi e corredi di cui devono essere muniti i bastimenti mercantili, approvato con R. Decreto 23 ottobre 1895, n. 671;

b) gli articoli 546 e seguenti fino al 587 inclusivo del regolamento per l'esecuzione del Codice per la marina mercantile, approvato con R. Decreto 20 novembre 1879, n. 5166, serie seconda;

c) gli articoli 28 e seguenti fino al 37 e 59 e seguenti fino al 68 inclusivi del regolamento per la sanità marittima, approvato con R. Decreto 29 settembre 1895, n. 636.

d) il R. decreto 15 gennaio 1891, n. 52, che stabilisce i medicinali, gli oggetti da medicatura, ecc., di cui debbono essere forniti i bastimenti addetti al trasporto di passeggieri in viaggi di lunga navigazione;

e) il R. decreto 15 gennaio 1891, n. 53, relativo alla razione viveri per i passeggieri imbarcati su bastimenti di lunga navigazione.

Art. 79.

Per i piroscafi nazionali già addetti al trasporto dei passeggieri alla pubblicazione del presente regolamento, le nuove disposizioni contenute negli articoli 5 e 11 relativamente all'abolizione dei tavolati posticci e del terzo ordine di cuccette, e negli articoli 7 e 10, relativamente alla determinazione di un massimo numero di passeggieri indipendentemente dalla capacità interna del piroscafo e dell'obbligo che le cuccette siano costruite in ferro, entreranno in vigore soltanto dodici mesi dopo la detta pubblicazione; quelle contenute nell'art. 4 relativamente alla determinazione di un minimo di velocità entreranno in vigore soltanto 30 mesi dopo.

Per i piroscafi già noleggiati da armatori nazionali alla pubblicazione di questo regolamento si concede eguale dilazione per la durata del relativo contratto, ma non mai oltre i rispettivi periodi di dodici o trenta mesi.

Art. 80.

Salve le eccezioni portate dal precedente articolo, il presente regolamento andrà in vigore sei mesi dopo la sua pubblicazione.

Art. 81.

Agli effetti degli articoli 7, 8, 9, 16, 17, 20, 25, 35, 40, 61, 70, 71, 73 e 79 di questo regolamento s'intende per *passeggiere* una persona che abbia compiuto i dieci anni di età oppure due ragazzi fra uno e dieci anni d'età, giusta il disposto del precedente art. 15.

Art. 82.

Se nei piroscafi attualmente addetti al trasporto dei passeggieri le trombe a vento esistenti in qualche locale avessero una sezione minore di 7 decimetri quadrati ciascuna, sarà tollerato che si supplisca alla deficienza con l'aumento di altre trombe per modo che la somma delle sezioni di tutte le suddette aperture corrisponda alla somma delle sezioni delle trombe prescritte dal precedente art. 9.

Art. 83.

Salva l'applicazione delle maggiori pene che fossero portate dal codice penale e da altre leggi, le infrazioni alle disposizioni d'ordine sanitario del presente regolamento sono punite, a norma dell'art. 7 della legge 22 dicembre 1888 n. 5849 sulla tutela dell'igiene e della sanità pubblica, con pene pecuniarie da lire 5 a lire 500, e le altre infrazioni colle pene stabilite dall'art. 1073 del Regolamento 20 novembre 1879 n. 5166 per l'esecuzione del codice per la marina mercantile.

D'ordine di S. M.
Il Ministro della Marina
B. BRIN.

Il Ministro dell'Interno
RUDINÌ.

Il Ministro degli Affari Esteri
VISCONTI VENOSTA.

Il Ministro di Grazia e Giustizia e dei Culti
G. COSTA.

(Seguono le tabelle A, B, C, *che determinano i medicinali ed oggetti di medicatura, gli apparecchi, gli strumenti chirurgici, le razioni di viveri pei passeggieri, ecc., per i bastimenti di commercio che trasportano passeggieri per un viaggio di lunga navigazione; e i moduli delle* note *dei passeggieri).*

MINISTERO DEL TESORO

Direzione Generale del Debito Pubblico

Rettifica d'intestazione (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0₁0 cioè: N. 588725 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 200 al nome di Barbato Luisa fu *Simone*, nubile domiciliata in Napoli, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Barbato Luisa fu *Simeone*, ecc. (come sopra) vera proprietaria della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 9 giugno 1897.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

Rettifica d'intestazione (3ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0₁0, cioè: N. 649834 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale per L. 90 al nome di Cuniberti Luigi, Leonice, Rosa, Giuseppa ed Elisabetta di Pietro, domiciliati in Biella (Novara), minori sotto la patria potestà, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Cuniberti Luigi, Cleonice, Rosa, Giuseppa, ed Elisabetta di Pietro, minori, come sopra, veri proprietari della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 20 maggio 1897.

Il Direttore Generale
NOVELLI.

MINISTERO DELLE POSTE E TELEGRAFI

(Servizio dei telegrafi)

Avviso

Il giorno 6 corrente in Boccioletto ed in Balmuccia, provincia di Novara, ed in Carasco, provincia di Genova, è stato attivato al servizio pubblico un Ufficio telegrafico governativo, con orario limitato di giorno.

Roma, li 9 giugno 1897.

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

SENATO DEL REGNO

RESOCONTO SOMMARIO — Mercoledì 9 giugno 1897

Presidenza del presidente Farini.

La seduta è aperta (ore 15 e 45).

CHIALA, segretario, legge il processo verbale della tornata di ieri, che è approvato.

Si accordano congedi ai senatori Briganti-Bellini e Borromeo.

Commemorazione del senatore Francesco Spinelli.

PRESIDENTE. Signori Senatori!

Ieri moriva a Napoli il conte Francesco Spinelli, che dal novembre 1892 apparteneva a questa Camera.

Era nato il 19 luglio 1820 di famiglia per antichità e per censo cospicua e da tanta considerazione circondata, che due volte i due ultimi Borboni, ridotti a mal partito, avevano nella reputazione del padre del collega nostro confidato per dissipare i nembi che s'addensavano e tutt'attorno rombavano.

Invano. Perchè il sacco delle iniquità era colmo; nè reputazione di ministro, per quanto grande, avrebbe potuto cuoprire le vecchie nequizie o fare perdonare la fellonia della Regia stirpe; perchè, a ridare fede e quiete ai martoriati, a tenere su un regno che si dissolveva, non bastavano più la rettitudine o le opinioni temperanti d'un governante: non più tempo di apparenze o lusinghe, fatti ci volevano; i fatti incalzavano.

Francesco Spinelli, rimasto lontano dalle aspre lotte politiche, al bene ed al decoro della città sua solo intendendo, appose al proprio nome novella benemerenza.

Già decurione dell'antico municipio, a lungo appartenne al nuovo e ne fu Sindaco dal 1873 al 1875 ponendovi una perizia ed operosità alle quali probità senza pari dava rincalzo. Fu la forza, furono le qualità stesse che lo soccorsero nell'amministrare molte delle istituzioni di beneficenza onde la grande metropoli abbonda e di cui meglio potrebbe godere (Bene).

Luminosamente la svolse nel partecipare al consiglio direttivo degli educatori femminili, sedendo nel Comizio agrario, nel sopraintendere all'ospedale degli Incurabili. La medaglia d'oro ai benemeriti della pubblica salute fu degno premio all'animo invitto nell'ultimo ufficio mostrato.

La stima, la benevolenza universale lo onorarono in ogni congiuntura; il cordoglio nostro, insieme a quello dei concittadini suoi, accompagna il degno gentiluomo nella tomba. (Approvazioni).

COSTA, ministro di grazia e giustizia. A nome del Governo si associa alla commemorazione letta dal presidente.

Presentazione di un progetto di legge.

PELLOUX, ministro della guerra, presenta un progetto per « Modificazioni alle leggi sull'ordinamento del R. esercito e convalidazione di due RR. DD. 6 novembre 1894. »

Trasmettesi agli Uffici.

Votazione a scrutinio segreto.

CHIALA, segretario, procede all'appello nominale per la votazione a scrutinio segreto.

Le urne rimangono aperte.

Discussione del disegno di legge : « Modificazioni alla legge sull'avanzamento nel regio esercito in data 2 luglio 1896, n. 254 » (N. 14).

PELLOUX, ministro della guerra, consente che la discussione si apra sul progetto proposto dall'Ufficio centrale.

RICOTTI. Premette che il ministro, nella sua relazione dichiara:

« Le modificazioni che propongo sono intese: od a chiarire il testo e definire l'interpretazione di taluni articoli; od a coordinare fra loro disposizioni diverse; o finalmente, a colmare qualche lacuna, come vi dimostrerò dandovi le ragioni particolareggiato di ogni proposta.

« Tali modificazioni pertanto, non alterano per nulla la sostanza della legge. »

Riconosce che gli scopi del ministro sono raggiunti dal progetto; ma crede che in un punto lo spirito della legge sia intaccato, cioè in quello relativo al limite superiore di età per l'ammissione al servizio dei sottotenenti.

La necessità di questo limite superiore fu riconosciuta e il limite stesso fissato di regola a 28 anni, per ragioni tecniche, finanziarie o di interesse individuale, o dopo lungo e serio esame della questione, fatto dall'Ufficio centrale del Senato che esaminò il progetto, divenuto poi la legge vigente.

Spiega come, per le mutate esigenze, il limite di età dei sottufficiali sia andato abbassandosi, cosicchè non si promuovono più sottufficiali a sottotenenti quando abbiano oltrepassato i trent'anni. E fu una trasformazione benefica perchè tende a unificare il reclutamento dei quadri, ciò che si è perfettamente raggiunto nell'esercito prussiano.

Fu nell'intendimento di meglio amalgamare i diversi elementi, che l'Ufficio centrale che riferì sul progetto di legge dell'anno scorso, propose che il limite d'età fosse tenuto piuttosto basso; infatti si stabilì che per essere promossi ufficiali, non si dovesse avere un'età superiore ai 28 anni. Si sperava con questo di poter fondere i corsi separati della scuola di Modena.

Ora le attuali proposte non contraddicono in massima a questi criteri, ma per alcune armi e Corpi costituiscono un regresso che non crede nè utile, nè necessario, e lo dimostra con alcuni dati statistici così pei medici, come per l'artiglieria o per il Genio, che sono appunto i Corpi pei quali si vuole aumentare l'età per poter essere promossi.

Dice che se il ministro si deciderà a mantenere l'età a ventott'anni per tutti, raggiungerà meglio gli scopi indicati nella legge. Naturalmente rimarrebbero esclusi i carabinieri, i capi music , ecc.

Ripete che non si tratta di modificazioni di una grande portata , ma non le crede necessarie.

PRIMERANO. Trattandosi di una leggina che non altera sostanzialmente la legge vigente, non entrerà, nella discussione generale, in un esame a fondo delle diverse questioni.

Si limiterà ad osservare che la nuova legge è già applicata da un anno e ancora non è stato pubblicato il regolamento per la sua applicazione.

Comprende le difficoltà che esistono a coordinare la legge di avanzamento colle altre leggi che regolano lo stato degli ufficiali e rileva intanto che delle incertezze sulla sua applicazione ne esistono.

Legge l'art. 1 relativo alla idoneità e dimostra che dovrebbe essere più chiaro e più completo nei suoi criteri. Suggerisce una aggiunta.

Lo stesso dicasi relativamente alla scelta, la quale si intende ora come la selezione dei non idonei, mentre la scelta dovrebbe avvenire tra i dichiarati idonei.

Vorrebbe che il regolamento provvedesse in proposito.

Accenna poi alla perequazione per la posizione ausiliaria; converrebbe diffondere il convincimento che non tutti possono fare la stessa carriera.

Conclude affermando che la perequazione assoluta è impossibile, ma si potrebbe mettere in armonia la legge d'avanzamento, con quella sulla posizione ausiliaria, in modo da impedire delle troppo stridenti sperequazioni.

Crede che questo risultato si potrebbe sino ad un certo punto raggiungere per mezzo del regolamento, ed invita perciò il ministro della guerra a studiare la questione.

PELLOUX, ministro della guerra. Condivide il parere che il limite superiore di 28 anni per la nomina a sottotenente in genere, è un limite esattissimo; ma la sostanza di tale limite non è intaccata dal progetto, il quale, innalza pei sottotenenti medici, per necessità imprescindibili. Quanto alle altre osservazioni del generale Ricotti, lo prega di non insistere.

Assicura che il lavoro pel regolamento procede colla maggiore sollecitudine e che condivide la maggior parte delle idee esposte del senatore Primerano.

COLONNA F., relatore. Prega il senatore Ricotti di non insistere per il limite d'età dei sottotenenti medici.

Nella grande generalità, la laura in medicina non si ottiene prima dei 26 anni di età; chiamati i giovani laureati per obbligo di leva a prestar servizio militare ed aspirando a diventare medici militari, hanno a fare un corso di otto mesi presso la scuola di applicazione di sanità militare; promossi quindi sottotenenti medici di complemento, debbono prestare almeno un anno di servizio in tale qualità e quindi attendere che sia bandito un concorso per la nomina di medico in servizio permanente.

Con il limite di ventott'anni, il più delle volte avverrà che il concorrente, pure avendo con molta lode percorso il lungo tirocinio, non potrà essere ammesso per eccedenza d'età, ciò che non avverrebbe portandone il limite superiore a trenta.

Si associa ai voti del senatore Primerano per la sollecita promulgazione del regolamento.

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

PRIMERANO. Sull'art. 4 accetta il limite di 30 anni per la nomina a sottotenente medico; ma vorrebbe che il primo grado di ufficiale nel corpo sanitario fosse quello di tenente.

Così migliorerebbe la qualità dei reclutati.

Propone adunque che nell'art. 35 della legge, primo capoverso, si dica dopo le parole « Nelle armi di artiglieria e genio » : « e nel corpo sanitario » e che si sopprima il terzo capoverso di detto articolo.

RICOTTI chiede al ministro qualche schiarimento relativamente alla nomina dei sottotenenti del treno. Insiste nelle sue osservazioni anche riguardo ai medici; crede che l'età di 28 anni basterebbe, se i concorsi si facessero tutti gli anni e lo dimostra colla esperienza dei passati concorsi. Mantiene il suo concetto, ma non farà proposte.

PELLOUX, ministro della guerra. Dichiara che non insiste per portare a 30 anni il limite superiore per la nomina a sottotenente nelle armi di artiglieria e genio (specialità treno).

L'art. 4, n. 1, è approvato nel testo seguente:

Art. 4, n. 1. *Sostituire :*

« 1. Aver compiuto il 19° anno di età e non superare il 28°. Però il limite superiore di età è portato a:

« trent'anni per la nomina a sottotenente nel corpo sanitario;

« trentacinque anni per la nomina a capo-musica.

« trentasei anni per la nomina a sottotenente nell'arma dei carabinieri reali ».

COLONNA F., relatore. All'art. 5, n. 3, il ministro propone di sostituire alle parole: « per quelli di fanteria e cavalleria », le altre: « per quelli di fanteria, cavalleria e del corpo contabile militare ».

Più che sostituzione, sarebbe un'aggiunta e precisamente delle parole: « e del corpo contabile militare ».

Se non che questa sostituzione od aggiunta che sia, l'Ufficio centrale ritiene che non corrisponda allo spirito che informa il n. 3 dell'art. 5.

Invero il complesso dell'art. 5 tratta del reclutamento dei sottotenenti delle armi combattenti, e se l'art. 6, cui rimanda il primo capoverso dell'art. 5, si è limitato ad indicare i sottotenenti del corpo sanitario e veterinario, non se ne deve inferire che i sottotenenti contabili debbano essere reclutati come possono esserlo gli ufficiali delle armi combattenti, e cioè dagli ufficiali di complemento.

Il vostro Ufficio centrale è d'avviso che coll'aver taciuto le parole: « ufficiali contabili » nell'art. 5, possa ritenersi che il legislatore volesse comprendere nel, diremo, privilegiato sistema di reclutamento, anche gli ufficiali contabili, epperciò ritiene di non accogliere l'aggiunta proposta dal signor ministro e di dover conservare l'articolo tal quale si legge nel testo della legge.

L'art. 5, n. 3, è approvato.

COLONNA F., relatore. Propone un nuovo emendamento all'art. 9 e cioè che dopo le parole « grado superiore » si aggiungano le altre « e quelli cui spetterebbe la promozione per coprire i posti già resi vacanti nel grado superiore ».

PELLOUX, ministro della guerra. La proposta è giustissima ed assicura che era già stata inclusa nel regolamento. Ma poichè

se ne fa una formale proposta, egli non ha alcuna difficoltà di accettarla. Assicura intanto che sinora non è mai avvenuto il caso contemplato nella presente aggiunta.

Gli ufficiali ora collocati in posizione ausiliaria in seguito ai limiti d'età, avevano già oltrepassato il limite stabilito per ciascuno di essi.

Il caso potrebbe però verificarsi una volta trascorso quello che si chiama il periodo transitorio.

L'art. 9 è approvato.

Approvasi l'articolo 10 e tutti i successivi fino al 31.

PELLOUX, ministro della guerra. Sull'art. 35 non può accettare l'emendamento Primerano relativo ai sottotenenti medici, pure non disconoscendo l'importanza delle ragioni addotte dall'onorevole proponente, perchè la questione è assai complessa.

PRIMERANO. È lieto che il ministro abbia riconosciuto la gravità delle sue osservazioni; ma, in vista delle difficoltà affacciate, ritira il suo emendamento.

Approvasi l'art. 35.

RICOTTI. Sull'articolo 36 chiede se le parole « ruolo organico » vadano intese in senso preciso o comprendano invece il ruolo effettivo che sono due cose diverse.

In sostanza nel ruolo organico, entrano gli ufficiali fuori quadro?

PELLOUX, ministro della guerra. Per ruolo organico s'intende la tabella organica dell'arma.

RICOTTI. Ringrazia; ma constata che con tale interpretazione si fa un certo danno ai capitani d'artiglieria e genio.

PELLOUX, ministro della guerra, riconosce gli inconvenienti enunciati dal senatore Ricotti; ma la precisione del concetto era da preferire.

L'art. 36 è approvato, e, senza osservazioni, si approvano gli articoli 40 e 47.

COLONNA F., relatore. Sull'art. 51 propone si ritorni al testo della legge, ossia si sopprima la modificazione.

PELLOUX, ministro della guerra, accetta, ma spiega che la modificazione all'art. 51 era stata fatta per interpretare l'art. 6.

L'art. 51 della legge del 1896 rimane adunque inalterato.

Senza discussione si approvano le modificazioni successive.

Il progetto si voterà domani a scrutinio segreto.

Rinvio allo scrutinio segreto dei progetti n. 51 e 62.

Senza discussione si rinviano allo scrutinio segreto i progetti:

« Approvazione di maggiori assegnazioni e di diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1896-97 » e si approvano i due articoli del progetto (N. 51).

« Autorizzazione di spesa straordinaria da inscriversi nel bilancio della guerra per l'esercizio finanziario 1896-97 per l'invio di truppe in Oriente » (N. 62):

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto dei seguenti progetti di legge:

Sistemazione delle contabilità comunali:

Votanti	86
Favorevoli	73
Contrari	13

(Il Senato approva).

Applicazione col 1° gennaio 1898 di disposizioni intorno agli alienati ed ai manicomi:

Votanti	86
Favorevoli	72
Contrari	14

(Il Senato approva).

Levasi (ore 18 e 10).

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Mercoledì 9 giugno 1897

SEDUTA ANTIMERIDIANA

Presidenza del Vice Presidente PALBERTI.

La seduta comincia alle ore 10,5.

COSTA ALESSANDRO, segretario, dà lettura del verbale della seduta antimeridiana di lunedì, che è approvato.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE osserva che la discussione rimase sospesa al capitolo 166.

(Senza discussione si approvano i capitoli 166 e 167).

NASI coglie occasione dal capitolo 168 per chiedere a quali criteri si è inspirato il Ministero dei lavori pubblici nel licenziamento del personale straordinario. Egli sperava di vedere almeno nella relazione della Giunta del bilancio opportune spiegazioni.

La questione del personale straordinario è gravissima e va risoluta per legge.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, consente con l'onorevole Nasi, che la quistione del personale straordinario è importante e va risoluta con una legge esplicita, mettendo in pianta il personale straordinario necessario, e licenziando definitivamente quello esuberante.

Venendo in particolare agli straordinarî dipendenti dal suo Ministero, deve osservare che diminuiti i lavori e ridotta grandemente la somma stanziata in bilancio, doveva necessariamente diminuirsi il personale; e quindi si ebbero i graduali licenziamenti deliberati dai suoi predecessori e da lui.

Infatti, giunto al Ministero, nel rendersi conto degli impiegati che occorrevano, ha dovuto verificare che vi erano 115 impiegati oltre il bisogno, nella categoria degli straordinarî.

Per risolvere la questione col minor danno possibile, riservò ai 115 licenziandi alcuni posti nei gradi inferiori, aumentò gli stanziamenti nei capitoli relativi ai sussidi e raddoppiò l'indennità.

Quanto alla scelta dei licenziandi, si rimise esclusivamente ai capi di servizio, in modo ch'egli ignora perfino i loro nomi.

Gli straordinarî che rimangono ancora fanno carico esclusivamente ai varî servizi cui sono realmente addetti; mentre prima servivano ad una parte ed erano pagati da un'altra dell'amministrazione. Ma la posizione di quelli che saranno ritenuti necessari sarà definitivamente regolata da una legge.

DANIELI, relatore, avverte che la Commissione del bilancio ha trattato la questione degli straordinarî in via di massima e quindi non si è occupata espressamente di quelli dipendenti dai varî Ministeri.

NASI non crede che il modo seguito per ridurre il numero degli straordinarî sia stato il migliore perchè i capi di servizio possono aver commesso degli errori se non parzialità e favori; e ritiene che col passaggio da un servizio ad uno meno minacciato si sia risparmiato il licenziamento degli straordinarî benevisi.

Considera poi inumano il licenziamento di antichi e laboriosi funzionari da parte di un Ministero, nello stesso tempo che un altro Ministero ne assume di nuovi. Perciò crede che la Camera debba stabilire che, in qualunque Ministero e per qualsiasi lavoro di ordine, gli straordinarî licenziati debbano essere preferiti in caso di bisogno di nuovo personale.

Insiste infine nel domandare che il ministro dia la massima pubblicità agli elenchi degli impiegati licenziati e a quelli dei conservati, affinchè si veda, se all'insaputa del ministro, siano o no avvenuti atti di arbitrio e di favoritismo.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, risponde che egli non

ha assunto alcuno impiegato in servizio, ed esclude che arbitrî o favoritismi possano essere stati commessi. Riconferma le dichiarazioni fatte prima intorno al divieto, da stabilirsi per legge, ad ogni ministro dei lavori pubblici di assumere impiegati in servizio se non ci siano posti vacanti nella pianta stabile.

NASI parla per fatto personale, insistendo nel lamentare l'ingiustizia di licenziare impiegati con trent'anni di servizio e di conservarne altri con un'anzianità di pochi mesi.

ROMANIN-JACUR per fatto personale dichiara che, quando era al Ministero dei lavori pubblici, non assunse alcuno straordinario.

(Si approva il capitolo 168).

VERONESE, al capitolo 169 parla della necessità di accelerare i lavori di sistemazione dei fiumi veneti conforme alle prescrizioni tassative della legge del 1887, se si vogliono evitare i danni che già si verificarono nello scorso autunno. Raccomanda anche la pronta costruzione del muraglione a sinistra dell'Adige per la difesa del comune di Cavarzere, e che siano sollecitati i lavori del Gorzone e quelli per la navigabilità dell'alveo abbandonato del Bacchiglione nel comune di Chioggia.

MANCINI lamenta che sia stato vietato ai Comuni interessati di ammucchiare la ghiaia sulle strade che sono costruite sugli argini dell'Adige; e che una recente disposizione metta ostacoli al mantenimento dei mulini natanti, da lungo tempo stabiliti sul fiume medesimo.

Prega il ministro di provvedere in conformità di queste raccomandazioni.

Segnala poi al ministro le cattive condizioni economiche dei custodi idraulici dell'Adige.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, giustifica le disposizioni prese a proposito dei mulini natanti, e della ghiaia ammonticchiata sugli argini dell'Adige, osservando che furono imposte al Governo dall'obbligo della difesa del fiume.

Risponde, poi, all'onorevole Veronese, e avverte che per la sistemazione di queste opere occorre agire non tumultuariamente, ma studiando con ponderazione i relativi progetti. Del resto i risultati ultimi sono oltremodo soddisfacenti.

Quanto al muraglione a Cavarzese le difficoltà dipendono dalle eccessive pretese dei proprietari espropriandi.

(Approvansi i capitoli dal 169 al 178).

ENGEL, sul capitolo 179, « Concorsi e sussidii ad opere stradali ed idrauliche » raccomanda si provveda a costruire un parapetto lungo la via alzaia del canale Martesana, notando come la mancanza di tale riparo abbia già dato luogo a molte disgrazie. Si tratta di una spesa di sole duemila lire.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, verificherà lo stato delle cose e darà ordine perchè si provveda, salvo di determinare a chi spetti la competenza passiva.

(Approvasi il capitolo 179).

PAVONCELLI, al titolo « Bonifiche » rileva la immensa importanza igienica, economica e sociale di queste opere. Nota come l'Amministrazione delle bonifiche si dibatta fra molte liti promosse dai proprietari, le quali si trascinano per anni ed anni, ed assorbano i fondi disponibili, ritardando le prosecuzioni delle opere, specialmente per la parte che riguarda la Capitanata. Delle bonifiche riguardanti appunto la Capitanata sollecita caldamente l'esecuzione. Descrive con vivi colori le tristi condizioni dei lavoratori di questa regione, costretti ad affaticarsi l'intero giorno fra acque paludose e pestifere, mentre quei terreni potrebbero produrre immense ricchezze, quando fossero risanati. (Approvazioni).

Rammenta le promesse fatte dal ministro nel suo discorso di Napoli, e spera che egli vorrà presto presentare un disegno di legge che provveda efficacemente al grave problema delle bonifiche, col quale si connettono tante questioni economiche ed igieniche.

Raccomanda in particolar modo al ministro che nel disegno di legge non faccia poggiare tutto sull'opera dei Consorzii volontarii, e che si tenga conto delle gravi condizioni della proprietà fondiaria, alla quale troppi sacrifici già si sono chiesti.

Conclude esortando il ministro a prendere a cuore la sorte delle bonifiche pugliesi. (Vive approvazioni).

GROSSI sostiene che se si vuole provvedere efficacemente alle bonifiche della Terra di Lavoro, bisogna tornare all'antico, poichè la legislazione borbonica era molto provvida in questa materia ed aveva dato eccellenti risultati. Occorre impedire i conflitti che troppo facilmente sorgono fra i corpi locali e gli uffici tecnici.

Deplora che mentre molti appaltatori di bonifica si sono arricchiti, le bonifiche nella Terra di Lavoro siano sempre allo stato di desiderio; ed esorta il ministro a provvedere perchè le leggi abbiano efficace applicazione. (Benissimo).

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici. Da quando ha assunto l'Amministrazione ha dovuto notare come non vi sia proporzione fra le opere di bonifica e le altre opere pubbliche, mentre le prime dovrebbero avere le maggiori cure per parte del Governo e dei Corpi locali.

Persuaso di questa necessità, ha provveduto ad aumentare nell'attuale esercizio e più nei futuri gli stanziamenti per le bonifiche.

Le opere di bonifiche per loro natura già si compiono con molta lentezza, onde non si debbono rendere ancora più lente con inadeguati stanziamenti; questi debbono essere sempre commisurati all'importanza ed alla durata dei lavori.

Riconosce gli inconvenienti lamentati dall'onorevole Pavoncelli circa gli appaltatori, ma non è d'avviso che basti modificare la legge; giova piuttosto fare una cernita degli appaltatori, eliminando a poco a poco i cattivi, che portano la corruzione e le liti nei loro rapporti collo Stato. (Bene).

Dichiara agli onorevoli Pavoncelli e Grossi che ha incaricato distinti funzionarii di fare gli studi ed i preventivi sopra tutte le opere di bonifica: in base a questi egli stabilirà gli stanziamenti per i futuri esercizi.

Non è in massima contrario all'opera dei Consorzi, ma ritiene che la loro azione debba armonizzarsi meglio con quella parallela del Governo.

Prende impegno di studiare la questione dei Consorzi obbligatori, e quella del concorso dei maggiori utenti. Presenterà presto il disegno di legge sulle bonifiche, nel quale saranno comprese opere, per circa 250 milioni da compiersi in un quarto di secolo.

All'onorevole Pavoncelli promette che farà una visita alle Puglie per rendersi più esatto conto delle necessità di quelle Provincie nei rapporti delle bonifiche. (Approvazioni).

(Si approvano i capitoli dal 180 al 187).

La seduta è levata alle 12,30.

SEDUTA POMERIDIANA.

Presidenza del Vice Presidente CHINAGLIA

La seduta comincia alle ore 14,20.

LUCIFERO, segretario, dà lettura del verbale della seduta di ieri che è approvato.

Interrogazioni

GUICCIARDINI, ministro d'agricoltura e commercio, risponde ad una interrogazione del deputato Mancini, che desidera « sapere se intenda rendere obbligatorie le condotte veterinarie mandamentali e consorziali ».

Osserva che per le vigenti disposizioni legislative il principio dell'obbligatorietà per le condotte veterinarie consorziali esiste; ma questo principio non è assoluto, poichè l'obbligo è subordinato alla necessità riconosciuta.

Il Governo ritiene non sia giunto ancora il tempo di sancire un obbligo generale ed assoluto per le condotte veterinarie; ma

intende di far rispettare le disposizioni nel senso che quando ne sia riconosciuta la necessità si debba rendere obbligatoria la condotta veterinaria.

Il Governo inoltre è disposto, come è stato in passato, a dare i maggiori aiuti ai Comuni ed ai Consorzi per l'istituzione di codesta condotta, e a rendere più efficaci i provvedimenti relativi alla polizia sanitaria degli animali domestici. Prende a questo proposito impegno di presentare un disegno di legge che è già pronto, e che spera potrà essere discusso alla ripresa dei lavori parlamentari.

MANCINI si felicita con l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio di aver richiamato a sè il servizio veterinario, nel quale riconosce che importanti miglioramenti sono stati introdotti. Riteneva però giunto il momento di rendere obbligatoria la condotta veterinaria.

È vero che i prefetti hanno la facoltà di provocare l'istituzione di tali condotte; ma essi non se ne danno pensiero. Anzi in molti casi essi cancellano nei bilanci comunali gli stanziamenti deliberati dai Consigli per tale servizio; servizio di grandissima importanza, in un paese come il nostro, dove l'allevamento del bestiame costituisce una delle principali industrie.

Non insisterà in ogni modo nella sua domanda perchè ha fiducia nell'opera del ministro; ma non può non rinnovare le sue raccomandazioni perchè al servizio veterinario sia data la maggiore estensione possibile.

COSTA, ministro guardasigilli, risponde ad una interrogazione del deputato Cavallotti che desidera sapere « quale criterio abbia presieduto alla pubblicazione nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero di grazia e giustizia della risposta data nella Camera dal ministro stesso alla interpellanza Cavallotti sul reato avvenuto nelle Carceri di San Michele; pubblicazione unilaterale e stroncata della esposizione delle ragioni a cui risponde ».

Non ha mai fatto pubblicare, in tanti anni di vita pubblica, un suo discorso. Si è deciso a pubblicare quello di cui si fa cenno nell'interrogazione, perchè ha ritenuto conveniente che alcuni criteri relativi ai rapporti tra il potere esecutivo e l'autorità giudiziaria fossero noti.

CAVALLOTTI. Dopo le cose gravi ieri uditesi pronunziare dal banco dei ministri sulla materia alla quale si riferisce la sua interrogazione, non avrebbe insistito nell'avere una risposta.

Avuta ora questa risposta, dirà che comprende fino ad un certo punto la pubblicazione dei discorsi dei ministri sui giornali amici, ma non può comprendere che in un bollettino officiale, il quale dovrebbe essere soltanto un organo di informazioni, si pubblichino discorsi polemici dei ministri.

Ora, nel discorso ultimamente pubblicato, è detto che deve lasciarsi libera e tranquilla la magistratura, mentre la pubblicazione di tale discorso è una vera pressione che si esercita sulla magistratura stessa.

Protesta vivamente contro questo contegno del potere esecutivo.

COSTA, ministro guardasigilli, conferma le sue precedenti dichiarazioni.

GIANTURCO, ministro della pubblica istruzione, risponde ad una interrogazione dei deputati Berenini, Agnini, Ferri, Badaloni « sui provvedimenti che creda di prendere in seguito ai fatti resi pubblici da una lettera del senatore Ascoli, che riguardano l'impedita promozione ad ordinario di un professore straordinario dell'Accademia scientifico-letteraria di Milano con aperta violazione dei diritti acquisiti. »

L'interrogazione non è abbastanza chiara, ma crede d'interpretarla bene pensando che gl'interroganti alludano alla lettera pubblicata dal senatare Ascoli nel marzo scorso.

Ora quella lettera non rivelava nulla, ma esprimeva apprezzamenti sull'opera del Consiglio Superiore e della Commissione aggiudicatrice di Padova; Consiglio e Commissione, che non hanno bisogno della sua difesa.

Quanto all'azione del Ministero, la lettera dice che chi ha fatto la migliore figura in questo concorso è stato appunto il ministro.

E difatti, avendo preso la polemica fra i due concorrenti un carattere politico, il Ministero ha creduto di dover usare del massimo riserbo.

Sta in fatto che nessuna passione politica determinò la mancata promozione del professor Ciccotti, che professa idee socialiste. Il Consiglio superiore però non poteva tener conto della sola anzianità, e, di fronte a due domande, trovò degna d'accoglimento quella di un altro aspirante.

BERENINI non può dichiararsi soddisfatto perchè al voto del Consiglio superiore il ministro non è obbligato ad attenersi e non avrebbe dovuto attenervisi in questo caso in cui il Consiglio non diede ragione sufficiente del suo voto.

Enumera le tergiversazioni opposte dal Consiglio Superiore per non concedere la promozione al professore Ciccotti, il quale, non solo per anzianità, ma per titoli è superiore al suo competitore; e fu posposto unicamente per le sue opinioni politiche.

GIANTURCO, ministro della pubblica istruzione (Segni d'attenzione), rettifica i fatti esposti escludendo nel ritardo all'esame della domanda del professor Ciccotti qualsiasi partito preso, e dimostrando che, dopo che lo stesso professore fu dichiarato ineleggibile in un concorso alla cattedra di storia nella Università di Padova, non era più possibile la sua promozione ad ordinario, come opinò la stessa facoltà dell'Accademia di Milano, che prima erasi espressa in favore.

Espone poi i titoli di merito del professore preferito dimostrando come il Consiglio superiore, seguendo la sua pratica costante, non potesse a meno di tenerne conto.

BERENINI riservasi di ripresentare la questione ove il ministro non provveda.

Presentazione di un disegno di legge.

LUZZATTI, ministro del tesoro, presenta un disegno di legge per la « istituzione del riscontro effettivo sui magazzini e depositi di materie e di merci di proprietà dello Stato ».

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE legge la seguente conclusione della Giunta per la verificazione dei poteri:

« La Giunta propone di dichiarare nulla l'elezione a primo scrutinio dell'onorevole Oliva nel Collegio di Parma II (Nord) e di proclamare il ballottaggio fra lo stesso avvocato Domenico Oliva e il dottor Carlo Sacerdoti ».

COLOMBO GIUSEPPE, dopo aver reso omaggio all'imparzialità ed alla equanimità della Giunta, e aver rilevato che l'onorevole Oliva riportò il numero dei voti necessario per essere proclamato a primo scrutinio, sostiene che le irregolarità commesse nella seconda sezione di Parma sono puramente formali e non tali da trarre seco l'annullamento della votazione seguita in quella sezione, non avendo alterato la sincerità della elezione.

Per ragioni d'equità per tanto propone che sia convalidata l'elezione dell'onorevole Oliva. (Approvazioni).

BOCCHIALINI lamenta con la Giunta che, in un Collegio ove la lotta elettorale procedette in modo sì corretto e leale, irregolarità siansi commesse proprio nella sezione ove il seggio provvisorio divenne definitivo.

Ma, esaminando singolarmente le irregolarità stesse, sostiene ch'esse non possono essere elevate a titoli di nullità, e quindi si associa alla proposta del preopinante. (Approvazioni).

BERENINI appoggia la proposta della Giunta considerando informata a una sofistica interpretazione della legge quella degli onorevoli Colombo o Bocchialini.

CALDESI, relatore, non crede di aver bisogno di dimostrare, secondo fu scritto nella relazione, che, per mancanza di tutte le forme prescritte dalla legge, non possono ritenersi valide le operazioni elettorali della seconda sezione di Parma. Perciò insiste

nel chiedere alla Camera che siano approvate le conclusioni della Giunta.

PRESIDENTE annunzia che è stata fatta la domanda di votazione nominale intorno alla proposta di convalidazione presentata dall'onorevole Colombo e altri deputati. (Rumori).

SERRALUNGA propone che la votazione avvenga a scrutinio segreto. (Commenti in vario senso).

GALLO, presidente della Giunta. Quantunque siavi un precedente, prega l'onorevole Serralunga di non insistere nella sua proposta, parendogli che trattisi di questione non solamente di giustizia ma di lealtà nel dare un voto palese. (Bene!)

SERRALUNGA osserva che non è questione di lealtà ma di regolamento: e perciò mantiene la sua proposta. (Viva agitazione).

CAVALLOTTI prega l'onorevole Serralunga di non insistere. (Agitazione).

SERRALUNGA cedendo al desiderio della Camera, ritira la sua proposta.

GALLO, presidente della Giunta, dichiara di non accettare l'emendamento dell'onorevole Colombo.

DI RUDINÌ, presidente del Consiglio, dichiara che il Governo si astiene.

PRESIDENTE ordina la votazione nominale intorno alla proposta dell'onorevole Colombo e altri deputati.

PINCHIA, segretario, fa la chiama.

Rispondono *Sì*:

Ambrosoli — Anzani.

Baccelli Guido — Baragiola — Barracco — Bernini — Bertolini — Biscaretti — Bocchialini — Bonfigli — Borsarelli — Boselli — Bracci.

Caetani — Cagnola — Calissano — Callaini — Calleri Enrico — Cambray-Digny — Campi — Capaldo — Carboni-Boj — Carpaneda — Cereseto — Cerruna-Mayneri — Chiappero — Coletti — Colombo Giuseppe — Colonna — Conti — Cortese — Cottafavi — Curioni.

D'Alife — D'Andrea — Danieli — De Asarta — De Cesare — De Donno — De Giorgio — De Nicolò — De Prisco — Di Bagnasco — Di Broglio — Di Cammarata — Di Scalea.

Fabri — Fasta — Ferrero di Cambiano — Finardi — Finocchiaro-Aprile — Fusinato.

Gabba — Giaccone — Girardi — Giunti — Greppi.

Lausetti — Lochis — Lucernari.

Marazzi Fortunato — Massimini — Maurigi — Melli — Mezzanotte — Mocenni — Morandi Luigi.

Orlando.

Paganini — Panzacchi — Pini — Piovene — Pozzi Domenico.

Quintieri.

Radice — Raggio — Rizzetti — Romanin-Jacur — Romano — Roselli — Rovasenda — Ruffo.

Salandra — Salvo — Sanseverino — Santini — Saporito — Schiratti — Serralunga — Sola — Soliani — Solinas-Apostoli — Sonnino Sidney — Sormani — Soulier — Suardo Alessio.

Testasecca — Tiepolo — Toaldi — Tornielli — Tripepi.

Valli Eugenio — Vianello — Vollaro-De Lieto.

Weil-Weiss — Wollemborg.

Zappi.

Rispondono *No*:

Berenini — Bianchi — Bissolati — Brunetti Gaetano — Brunialti.

Caldesi — Cao-Pinna — Carcano — Castiglioni — Castoldi — Cavalli — Cavallotti — Celli — Cerulli — Chiapusso — Chindamo — Clementini — Cocco-Ortu — Colarusso — Coppino — Costa Andrea — Costantini — Crispi.

De Amicis — De Bellis — Di Belgioioso — Diligenti — Di Sant'Onofrio — Donati.

Engel.

Fani — Farina Nicola — Fili-Astolfone — Florena — Fortunato — Fulci Ludovico — Fulci Nicolò.

Gallini — Gallo — Garavetti — Gattorno — Ghillini — Giolitti — Giovanelli — Girardini — Giusso — Grossi — Guerci.

Lacava — Lazzaro — Lojodice — Lovito — Lucchini Luigi — Luporini — Luzzatto Riccardo.

Magliani — Mancini — Manna — Marcora — Marinelli — Marsengo-Bastia — Martini — Mazza — Morgari.

Nasi — Nocito.

Pais-Serra — Pala — Palberti — Palizzolo — Panattoni — Pantano — Pasolini-Zanelli — Poscetti — Picardi — Pompilj.

Randaccio — Rogna — Rossi-Milano.

Sacchi — Sanfilippo — Sani — Sciacca della Scala — Socci — Stelluti Scala.

Tocchio — Tizzoni — Turati — Turbiglio.

Valeri — Valle Angelo — Venturi — Veronese.

Zabeo — Zeppa.

Si astengono:

Arcoleo — Arnaboldi — Avellone.

Bellia — Biancheri — Bonin — Bonvicino — Branca — Brin.

Costa Alessandro.

DeBernardis — De Martino — De Riseis Giuseppe — Di Rudinì Antonio — Di Trabia.

Facheris — Falconi.

Galimberti — Galletti — Gianturco — Giordano-Apostoli — Guicciardini.

Lucifero.

Majorana Angelo — Mazziotti — Merello — Modigliani.

Palumbo — Pinchia — Poli — Prinetti.

Ronchetti.

Semeraro — Serena — Sineo.

Talamo.

Sono in congedo:

Bacci — Barzilai — Bertoldi — Bombrini — Bonacossa — Bosdari — Brunetti Eugenio.

Calpini — Calvanese — Capoduro — Cappelli — Ciaceri — Civelli — Codacci-Pisanelli — Cremonesi.

De Cristoforis — Di Frasso-Dentice — Di Lorenzo — Di San Giuliano.

Farinet — Fasce — Frascara — Freschi — Frola.

Gavazzi — Ghigi — Gianolio — Giuliani — Gorio.

Menafoglio — Michelozzi — Monti-Guarnieri.

Papadopoli — Pastore — Pavia — Pinna — Pullè.

Rampoldi — Reale — Ridolfi — Rizzo — Rocca Fermo — Rota.

Scalini — Serristori — Silvestri.

Tasca-Lanza — Trinchera.

Vagliasindi.

Sono ammalati:

Berio.

Cipelli.

De Luca.

Giampietro.

Lugli.

Molmenti — Morpurgo — Mussi.

Ottavi.

Pipitone — Poggi.

Rubini.

In missione:

Chiaradia.

Assenti per ufficio pubblico:

Cavagnari — Cimati.

PRESIDENTE proclama il risultamento della votazione.

Favorevoli	107
Contrari	95
Astenuti	36

(La Camera approva la proposta dell'onorevole Colombo).

PRESIDENTE dichiara convalidata l'elezione del 2° collegio di Parma in persona dell'onorevole Oliva.

Presentazioni di relazioni.

COSTANTINI presenta la relazione sulla proposta di legge Guido Baccelli e Costantini per una pensione vitalizia alla vedova di Ruggero Bonghi.

LUCCHINI L. presenta la relazione intorno al disegno di conversione in legge del Regio Decreto 10 febbraio 1895, n. 24 che proroga il termine della durata del diritto di proprietà per l'opera: *Il Barbiere di Siviglia*.

DE CESARE presenta la relazione intorno al disegno di legge per una lotteria a favore dell'esposizione di Torino.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE avverte che la discussione è rimasta sospesa al capitolo 188.

(È approvato).

FARINA N. al capitolo 189 lamenta che non siano state mantenute le promesse fatte per la rettificazione del Sarno e per le colmate del bacino del Sele, e invita l'onorevole ministro a fare in proposito tranquillanti dichiarazioni.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, risponde all'onorevole Farina che già si sta studiando il progetto relativo al Sarno, e che ne raccomanderà la definizione colla maggiore possibile celerità. Quanto alle colmate del Sele, dice che una parte dei lavori sono già appaltati, o che per gli altri sono in corso gli studi.

FARINA N. prende atto delle promesse del ministro.

(Si approvano i capitoli 189, 190 e 191).

MAURY al capitolo 192, « Lago Salpi, » nota che questo lago, che pure è demaniale, rappresenta il fomite precipuo della malaria in quella regione. Invoca solleciti ed energici provvedimenti in nome dell'igiene e dell'umanità.

Raccomanda poi che si adibisca a queste opere di bonifica, così delicate e importanti, un personale competente e stabile. (Bravo!)

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, dichiara che il Governo per parte sua non mancherà di provvedere alle opere, che saranno necessarie pel lago Salpi; terrà conto anche delle raccomandazioni relative alla stabilità del personale.

DE CESARE raccomanda al ministro di occuparsi non solo del lago Salpi, ma anche delle regioni adiacenti, presentemente desolate dalle acque paludose e dalla malaria.

Principalmente prega il ministro di prendere in considerazione le veramente deplorevoli condizioni, in cui si trova un paese, che sorge in quella regione, ed ha nome Margherita di Savoia. (Bene!)

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, assicura l'onorevole De Cesare che terrà il massimo conto delle sue raccomandazioni.

(Si approvano i capitoli 192, 193 e 194).

MANCINI sul capitolo 195 « bonificazioni pontine » raccomanda al ministro di voler rivolgere tutta la sua cura a queste opere di bonifiche dirette a risanare la palude pontina, sovvenendo alle forze insufficienti dei consorzi.

Vorrebbe che il ministro provvedesse almeno allo spurgo del porto di Terracina, ciò che faciliterebbe il regolare deflusso delle acque.

Coglie quest'occasione per segnalare l'importanza delle opere di bonifica delle valli grandi Veronesi e Ostigliesi, di cui nel capitolo successivo, e trova assolutamente irrisorio lo stanziamento di sole 500 lire.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, quanto alle paludi pontine nota che lo Stato ha fatto quanto a lui spettava; quello che rimane spetta ai proprietari.

Assicura poi l'onorevole Mancini che lo scavo del porto di Terracina, che si fa regolarmente, non c'entra per nulla nei guai, ch'egli lamenta.

Infine dà chiarimenti allo stesso onorevole Mancini sull'andamento del consorzio nelle valli Veronesi.

(Approvansi i capitoli 195 e 196).

SOCCI sul capitolo 197 lamenta il modo come procedono l'esecuzione e la manutenzione dei lavori di bonificazione delle maremme toscane, mettendo a pericolo le condizioni igieniche di Grosseto ora tanto migliorate.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, terrà conto delle osservazioni del preopinante provvedendo ove occorra.

(Appprovasi il capitolo 187).

TIZZONI, dopo aver ringraziato il ministro dell'interessamento dimostrato per il bonificamento del lago di Bientina, gli raccomanda di dar opera perchè sia sollecitata la costruzione del tronco superiore del Canale di scolo, dal quale dipende l'efficacia della bonifica.

LUPORINI si associa alle raccomandazioni fatte dall'onorevole Tizzoni, ricordando le controversie lungo tempo dibattute fra il Governo e i proprietari; controversie che vennero composte con un atto di transazione stipulato nel 1886, col quale si prometteva dal Governo che queste opere sarebbero state compiute nel 1890. Ora a questo solenne impegno il Governo è venuto meno.

Raccomanda quindi che, poichè i fondi ci sono, si provveda almeno al sollecito compimento di questi lavori.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, dichiara che, appena approvati i progetti, si intraprenderanno i lavori. Il ritardo avvenuto nel compimento di queste opere dipese dal fatto che la spesa risultò di gran lunga maggiore di quanto si era dapprima previsto.

(Approvansi i capitoli dal 198 al 210).

DE DONNO sul capitolo 211 « Nuove bonifiche » fa rilevare come nella provincia di Lecce esista una grande estensione di terreni paludosi e malarici, la valle dell'Idro, per la quale invoca il provvedimento di classificarla fra le bonifiche di prima categoria. Presenta in questo senso un ordine del giorno.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, riconosce il carattere di urgenza che avrebbe l'opera raccomandata dall'onorevole De Donno, ma non ha modo nelle attuali condizioni di stanziare alcuna somma per la bonifica della valle dell'Idro. Studierà ad ogni modo la questione.

DE DONNO prende atto e ritira il suo ordine del giorno.

VALLI E. al capitolo 213 raccomanda al ministro di risolvere la pendenza che il Governo ha col Comitato padano perchè esso si trova in condizioni difficili, e non gli è possibile proseguire nel suo compito.

Fa rilevare la necessità di alcune opere complementari per la bonifica nella provincia di Rovigo, dove la proprietà fondiaria sopporta gravi sacrifici per le spese dei consorzi arrivando l'aggravio dei terreni talora a dieci lire per ettaro.

SANI si associa alle raccomandazioni dell'onorevole Eugenio Valli per ciò che riguarda il pagamento dovuto al Comitato padano ed il compimento della bonifica.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, dimostra come la bonifica padana abbia avuto per effetto dalla legge 1886 un trattamento speciale, poichè fu fatta l'anticipazione della somma totale per le opere.

Non dipende dal ministro il decidere se debba o no essere pagata la somma al Consorzio padano, e quanto all'inticipazione delle somme per l'opera del canale di Polesella il Consiglio di Stato ha emesso il parere che non dovesse essere accordata.

VALLI E. si riserva di sollevare in altra occasione la questione che concerne il pagamento dovuto al Comitato padano.

(Si approvano i capitoli fino al 217).

DI SANT'ONOFRIO al titolo *porti* di 1ª classe dimostra la no

cessità di provvedere ai porti di Scilla e Lipari, e raccomanda al ministro di fare se non altro gli studi a ciò necessari.

PRINETTI, ministro dei lavori pubblici, assicura che sono stati fatti gli studi per i porti di Scilla e Lipari.

(Si approvano i capitoli dal 218 al 226).

Interrogazioni.

ARNABOLDI, segretario, ne dà lettura.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di grazia e giustizia, per sapere quali provvedimenti intenda prendere contro il pretore di Pagani, a seguito dei reclami fatti, constatanti abusi ed arbitri da lui commessi verso gli esercenti legali innanzi quella pretura.

« Pansini. »

Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro della marina sulle cause che hanno determinato la sospensione dei lavori nella piazza marittima della Maddalena.

« Pala. »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se e per quali motivi intende ordinare, che l'Ufficio postale di Orvieto sia tolto da uno stabile di proprietà comunale per essere trasportato in altro locale privato.

« Bracci ».

Discussione sull'ordine del giorno.

RADICE propone che il bilancio del Ministero dell'interno si inscriva nell'ordine del giorno della seduta di mercoledì.

MARAZZI propone che si discutano in una stessa seduta le quattro elezioni contestate riflettenti la questione dei sindaci e dei facenti funzionari di sindaco.

FINOCCHIARO nota come sia conveniente di discutere assieme le elezioni che involgono una identica questione, perchè non si incorra nel pericolo di deliberazioni disformi.

NOCITO, della Giunta, ritiene egli pure opportuno che elezioni implicanti identiche questioni siano discusse lo stesso giorno.

PRESIDENTE mette a partito la proposta dell'onorevole Marazzi.

(È approvata).

SANI SEVERINO propone che dopo il bilancio dei lavori pubblici si discuta il disegno di legge sulle cooperative.

CAVALLOTTI si associa alla proposta dell'onorevole Sani, purchè rimanga fisso il giorno di mercoledì per la discussione del bilancio dell'interno.

DI RUDINÌ, presidente del Consiglio, crederebbe conveniente che la discussione del bilancio dell'interno cominciasse a giorno fisso, secondo la proposta degli onorevoli Radice e Cavallotti. Dopo il bilancio dei lavori pubblici si potrebbe discutere il disegno di legge sulle cooperative. Le tornate di venerdì e sabato potranno essere dedicate al bilancio della marina.

COCCO-ORTU dichiara che domani sarà presentata la relazione dei bilanci di agricoltura e di grazia e giustizia.

(Resta stabilito che la discussione del bilancio dell'interno comincerà mercoledì).

La seduta termina alle 19.25.

R. ISTITUTO LOMBARDO DI SCIENZE E LETTERE

Adunanza del 3 giugno 1897

Presidenza del sen. GAETANO NEGRI, *vicepresidente.*

La seduta incomincia alle ore 13 colla lettura ed approvazione del verbale della precedente adunanza e colla presentazione dei libri pervenuti in omaggio.

Il prof. Pietro Rasi legge: *Sulla cosidetta patavinita di Tito Livio.*

L'A. ha diviso la sua dissertazione in due parti: la prima, ch'è la parte negativa, forma oggetto della presente lettura; l'altra, affermativa, sarà svolta in altra seduta. Nella prima parte adunque l'A., prendendo le mosse dai due noti passi di Quintiliano, dove è contenuto il giudizio di E. Asinio Pollione sulla *padovanità* di T. Livio, espone i varii pareri degli uomini dotti in proposito. Dopo aver accennato a quelli che, contro l'esplicita testimonianza di Quintiliano, attribuiscono alla parola *patavinitas* un senso politico, si ferma più a lungo sulle opinioni di coloro i quali riferiscono il biasimo di Pollione alla lingua e stile di Livio, notando però come anche qui i dotti non siano d'accordo quanto al difetto dell'*oratio* liviano, che sarebbe stato rimproverato da Asinio.

Accennato, fra i meno recenti, alla importante ma prolissa dissertazione del Morhof, l'A. si occupa più di proposito, fra i moderni, di quella del Wiedemann, indicandone però i difetti. Conclude quindi l'A. col sostenere che *patavinitas* deve prendersi come sinonimo di *peregrinitas* e quindi in senso antitetico di *urbanitas*, riservandosi di dimostrare in altra lettura che non è affatto provato che codesto biasimo debba necessariamente intendersi diretto contro le *Storie* di Livio, potendo anche riguardare altre opere del grande scrittore, ora perdute, e che ad ogni modo, esso biasimo doveva riferirsi non soltanto all'*oratio* di lui, ma anche, e principalmente, alla sua pronuncia. A questa ipotesi della pronuncia accennarono, in forma dubitativa, fra i meno recenti, il Pignoria e, più risolutamente, ai giorni nostri, il Cocchia; l'A. si propone di vieppiù confermare nella prossima lettura, con nuovi argomenti, questa opinione.

Il professore Sangalli colla rivista delle sue proprie osservazioni, per quasi mezzo secolo fatto al letto dell'infermo ed alla tavola anatomica, dimostrò la tesi da lui proposta, essere i *cisticerchi* nell'uomo talvolta causa di gravi fenomeni cerebrali, massime dell'epilessia, e parecchie altre volte tornare essi di nessun danno per lui. Trovo che non sempre il numero dei cisticerchi nel cervello può spiegare questa varietà di conseguenze. Terminò la sua relazione, esponendo brevemente un caso del maggior numero dei cisticerchi (4213) che nella sua scuola si siano potuti contare nel cervello, nei muscoli, nel cuore del cadavere di una donna, a quando a quando epilettica, morta dopo un accesso convulsivo.

Il prof. Contardo Ferrini, per incarico del sac. dott. Giovanni Mercati, descrive il palinsesto ambrosiano (F. 106 sup.) dei B silici, di cui venne già tenuta parola. Egli illustra e la nuova scrittura e i cinque manoscritti adoperati per comporre il codice attuale, soffermandosi con particolare cura sul più cospicuo per mole ed importanza, che è quello appunto relativo ai Basilici.

Terminate le letture viene sciolta l'adunanza a ore 14.

DIARIO ESTERO

L'ufficiosa *Politische Correspondenz* di Vienna, riceve da Pietroburgo la seguente nota:

« La Russia continua a mantenere lo stesso atteggiamento di fronte ai due belligeranti. Come all'inizio della sua azione mediatrice, essa impiega ancor oggi tutta la sua benevola influenza per attenuare, quant'è possibile, le tristi conseguenze che questa campagna insensata avrebbe potuto avere per la Grecia, senza che, tuttavia, questa azione puramente diplomatica, prenda un carattere minaccioso per la Turchia.

« Al contrario, l'atteggiamento del Governo turco ha prodotto a Pietroburgo un'impressione piuttosto favorevole ed ha esercitato un contraccolpo sull'atteggiamento del Gabinetto

russo, sebbene gli sforzi di quest'ultimo tendano a ridurre le esigenze, certamente esagerate, della Turchia.

« Meno soddisfacente è stata l'impressione prodotta a Pietroburgo del modo d'agire del governo greco che avrebbe cercato di impressionare le Potenze collo spauracchio di una rivoluzione e di indurle quindi ad esercitare una pressione sulla Turchia. Ma la diplomazia europea, come osserva anche la stampa russa, non si lascierà indurre in errore da questo giuoco di altalena politica e saprà trovare dei mezzi efficaci per proteggere la Dinastia greca contro le mene eventuali di certi partiti. Questi ultimi non devono poi dimenticare che se il loro paese gode ancora qualche simpatia in Europa, esso lo deve esclusivamente alla Dinastia da cui dipende oggidì la sua salvezza e senza della quale le Potenze abbandonerebbero forse il paese al proprio destino.

« Nei circoli politici dirigenti di Pietroburgo si spera, del resto, che, non ostante la persistenza colla quale la Porta sembra mantenere alcuna delle sue condizioni di pace, e non ostante la difficoltà che il governo greco suscita ad un'intervista efficace delle Potenze, la pace sarà conclusa prossimamente ed in modo da soddisfare il vincitore senza rovinare troppo il vinto. »

∴

In modo meno rassicurante si esprime un giornale di Pietroburgo, il *Listok* « Russia, Francia ed Inghilterra, a cui si sarebbe associato anche l'Italia — scrive il *Listok* — insistono, di pieno accordo, affinchè la Grecia paghi il minimo di indennità, escludendo in pari tempo, *a priori*, la cessione della Tessaglia alla Turchia, mentre la Germania e l'Austria si sarebbero fatte patrocinatrici di alcune pretese turche.

« Russia ed Inghilterra poi non ammettono neanche la discussione della domanda della Turchia che le venga ceduta la flotta greca alla quale il popolo ellenico non potrebbe rinunziare in nessun caso.

La risolutezza colla quale l'Inghilterra prende parte ai negoziati per la pace, fa ritenere che essa sia disposta ad usare anche mezzi estremi per indurre la Turchia a propositi migliori verso la Grecia. Il concentramento di navi da guerra inglesi non lungi dai Dardanelli influirà probabilmente sulle decisioni della Porta. I negoziati di pace saranno lunghi, ma l'Europa terminerà col trionfare.

∴

Un giornale ufficioso di Sofia, lo *Zaame* ha pure da Pietroburgo che il governo russo ha fatto comprendere alla Porta l'assoluta convenienza per la Turchia di stipulare la pace colla Grecia perchè, nel caso dovessero rinnovarsi le ostilità, la Russia non sarebbe più in grado di garantire la neutralità degli Stati balcanici in una seconda guerra.

∴

Il *Daily Telegraph*, di Londra, pretende di sapere, in base a sue informazioni particolari di Costantinopoli, che nella terza conferenza tra gli ambasciatori ed il ministro degli affari esteri, Terofik Pascià, quest'ultimo, mentre leggeva un memoriale contenente le condizioni poste dalla Turchia, fu interrotto dall'ambasciatore inglese il quale disse di aver avuto dal suo governo l'ordine di opporsi a qualunque ingrandimento di territorio. E l'ambasciatore russo, principe Nelidoff, avrebbe dichiarato essere suo avviso che la Russia aderirebbe all'annessione della valle di Tempe alla Turchia, in modo che la città di Tyrnavo passasse sotto il dominio turco, mentre Larissa dovrebbe rimanere in potere dei greci.

Il *Temps* ha da Madrid, 8 giugno, che si parla sempre di una prossima modificazione nel Gabinetto. La stessa *Epoca*, organo ministeriale, non nega la possibilità di un rimpasto, ma sostiene che nelle circostanze attuali e nello stato in cui si trovano i negoziati cogli Stati Uniti, il duca di Tetuan non può abbandonare il portafoglio degli esteri. Il Presidente del Consiglio non prenderà quindi per ora nessuna risoluzione in proposito.

I capi dell'opposizione, signori Sagasta, Maura e Montero Rios, non cessano di consigliare la moderazione per rispetto al Capo dello Stato e fanno sforzi lodevoli per contenere i giovani e gli impazienti che propongono delle riunioni pubbliche ed una campagna di propaganda a Madrid e nelle provincie. I signori Moret e Aguilera hanno pronunciato dei discorsi al Circolo liberale per calmare gli animi, e la stampa liberale agisce nello stesso senso, per cui è da ritenersi che tra breve cesserà ogni effervescenza.

NOTIZIE VARIE

ITALIA

Le LL. AA. RR. il Principe e la Principessa di Napoli arrivarono ieri a Napoli alle ore 18,45; furono ossequiati alla stazione da tutte le autorità, dalle notabilità cittadine, da moltissime signore ed acclamati entusiasticamente.

Il Principe e la Principessa di Napoli salirono in carrozza, invitandovi il Sindaco, e quindi si diressero al Palazzo Reale.

Nei pressi della stazione, nel Rettifilo e in via Roma si accalcava una enorme folla, che acclamò freneticamente i Principi al loro passaggio.

Parecchie centinaia di carrozze, su quattro file, seguivano quella delle LL. AA. RR.

Lungo tutto il percorso le case erano imbandierate. Una folla enorme plaudente gremiva le vie ed i balconi.

Arrivati i Principi alla Reggia, la folla si riversò su Piazza del Plebiscito, acclamando freneticamente le LL. AA. RR., che si affacciarono due volte al balcone a ringraziare.

Quindi il Principe e la Principessa ricevettero la Giunta municipale. Stamane hanno ricevuto le altre autorità.

Consiglio dell'Industria e del Commercio. — Sotto la Presidenza del Senatore Boccardo, ieri il Consiglio dell'Industria e del Commercio tenne due importanti sedute al Ministero di Agricoltura.

Iniziò la discussione sulle norme da adottarsi intorno al lavoro notturno nelle fabbriche.

La Commissione, di cui fu relatore il comm. Crespi, propose divieti o limitazioni al lavoro di notte per i minorenni e per le donne. Alla discussione che ne seguì presero parte, oltre al relatore, i signori De Angeli, Gavazzi, Maffi, Serralunga, Pisa, Sella e Ciofi, parlando in vario senso e dichiarandosi alcuni assolutamente contrari all'abolizione del lavoro notturno.

La discussione ha proseguito nella seduta antimeridiana di oggi.

Nella seduta pomeridiana si approvarono le norme regolamentari per dare assetto al sistema tributario delle Camere di commercio (relatore Gavazzi). Alla discussione di questo argomento presero parte i signori Miliani, Ciofi, Niccolini, Suppiej, Sobri, Callegari, Petriccione e Maffi.

Si approvarono pure le conclusioni della Commissione riguardo alle norme per disciplinare un nuovo concorso a premi al merito industriale, che avrà luogo fra cinque anni, con l'assegnazione di premi in danaro così agli industriali come ai cooperatori ed agli operai (relatore Cottrau). Presero la parola sull'argomento i consiglieri Ciofi, Gavazzi, Petriccione, Niccolini, Crespi, Maffi, Pisa, Miliani, oltre al relatore Cottrau.

Introduzione di cani in Inghilterra. — La Camera di Commercio ed Arti di Roma si invia il seguente comunicato:

« Negli uffici della locale Camera di Commercio è ostensibile un'ordinanza del Consiglio di Agricoltura Inglese circa l'introduzione dei cani in Inghilterra, comunicata alla Camera medesima dal Consolato Britannico. »

Agevolazione ferroviaria. — Per la circostanza dell'inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele, che avrà luogo domenica a Napoli, la Direzione delle Ferrovie Mediterranee ha stabilito, per sabato 12 corrente, una gita di piacere da Roma a Napoli, che avrà luogo con treno speciale in partenza da Roma alle ore 21,20 ed arrivo a Napoli la mattina del 13, alle ore 5,10. Il prezzo dei biglietti per il treno suddetto sarà di lire 20,05 prima classe - 15,05 seconda classe - 10,05 terza classe, validi per il ritorno con tutti i treni dei giorni 13 e 14, escluso il treno 4 in partenza da Napoli alle ore 14,55.

Cambi doganali. — Il prezzo del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali è stato fissato per oggi, 10 giugno, a L. 101,87.

Marina militare. — Ieri la R. nave *Lepanto*, con a bordo il vice ammiraglio Morin, partì da Napoli per l'Inghilterra, e la R. nave *Dogali* giunse a Fayol.

Marina mercantile. — Ieri l'altro il piroscafo *Clive*, dell'A. L., partì da New-York per Genova, ed il piroscafo *Matteo Bruzzo*, della Veloce, giunse a Santos. Ieri il piroscafo *Espagne*, della S. T. M., giunse a Marsiglia.

Necrologio. — Dopo brevissima malattia, ieri alle ore 17 è morto a Genova il comm. Davide Silvagni, Prefetto di quella Provincia.

Nato a Roma nel 1831, prese parte nel 1849 alla difesa di Roma e Venezia. Ritornò in Roma solo nel 1870 con il Generale Cadorna quale commissario civile.

Patriota dei migliori, scrittore forbito, funzionario integerrimo, la Patria e lo Stato, con la sua morte, fanno una grave perdita.

ESTERO

La locomotiva elettrica sulle ferrovie francesi. — La questione della trazione elettrica per le ferrovie è ora entrata in una nuova fase, che forse questa volta sarà decisiva.

La Società Heilmann e C., la quale possiede il brevetto dell'inventore, ha di questi giorni consegnata la sua prima locomotiva elettrica alla Compagnia dell'Ovest, o fra breve consegnerà la seconda.

La locomotiva venne in *prova*, vale a dire che gli agenti tecnici della compagnia fanno giornalmente con essa delle prove di velocità, di peso e di trazione, al termine delle quali, venendo la locomotiva riconosciuta atta alla trazione dei treni, sarà subito messa in servizio.

Queste prove hanno luogo principalmente nei punti più scabrosi per maggior numero di salite, discese, curve ed altre difficoltà, ed i risultati sinora ottenuti sono assai soddisfacenti, per cui è molto probabile che verso la fine del corrente mese un servizio a grande velocità fra Parigi e Trouville venga inaugurato colla locomotiva Heilmann.

La seconda locomotiva verrà adibita alla linea di Dieppe; perciò se gli ingegneri della compagnia dell'Ovest e quelli del controllo riescono questa volta a mettersi d'accordo il tragitto da Parigi a Dieppe ed a Trouville si effettuerà in due ore, in modo che Parigi non sarebbe più in realtà che a due ore di distanza dal mare.

Un vascello gigante — Si costruisce attualmente a Belfast, nei noti cantieri di Harland e Wolff, per conto della *White Star Line*, un bastimento che sarà più grande del *Great Eastern* di metri 7,50 e dell'*Imperatore Guglielmo il grande*, varato di recente a Stettino.

Il *Great Eastern*, com'è noto, non fu che un mastodonte inutile, difficile a mettersi in movimento, e quasi impossibile a manovrarsi; si dovette rinunziare a trarne partito e dopo esser rimasto alcuni anni come curiosità, si finì poi per sfasciarlo e venderlo a pezzi.

L'*Oceanic* che sarà ancora più grande, avrà metri 19,50 di maggior lunghezza del più lungo fra i vascelli esistenti (avrà metri 211) e sposterà 17,000 tonnellate per lo meno. Velocità media prevista 20 nodi; e porterà carbone a sufficienza per poter fare il giro del mondo senza necessità di rifornirsene nel viaggio.

Un ponte gigantesco sul Mississipi. — La Southern Pacific Company si propone di far costrurre un ponte attraverso il Mississipì a New-Orleans, che costerà più di 1 milione di sterline. Per quest'opera sarà costituita una Compagnia che costrurrà ed eserciterà il ponte; e le Compagnie ferroviarie Illinois Central, Texas and Pacific e Louisville and Nashville diventeranno membri di questa specie di società in partecipazione con la Southern Pacific. Il ponte eviterà il trasbordo, mediante *ferry-boats*, dei passeggieri e delle merci attraverso il Mississippi. La costruzione sarà a doppio binario e attraverserà il fiume circa 5 miglia al disopra di New-Orleans. Sarà questo certamente il più gran ponte del mondo, perchè attraversa uno dei maggiori fiumi della terra proprio al suo sbocco nel mare, cioè nella sua maggiore larghezza.

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

VIENNA, 9. — In seguito a negoziati che durarono fino alle ore 11 di iersera, lo sciopero degli impiegati dei tramvai è terminato.

La Società accordò più larghe concessioni a favore degli impiegati. Perciò il lavoro verrà ripreso oggi.

LONDRA, 9. — Lo *Standard* ha da Atene: L'*Acropolis* annunzia che le trattative di pace tra la Grecia e la Turchia sono state abbandonate.

Però il Presidente del Consiglio, Ralli, smentisce tale voce, la quale non produsse alcuna emozione nella città.

I Turchi occuparono parecchi villaggi nel distretto di Agrafa. La Grecia dirigerà una protesta alle Potenze per tale occupazione.

WASHINGTON, 9. — Il Senato, continuando la discussione del progetto di tariffa doganale, ha approvato un emendamento, il quale stabilisce un dazio del 20 % *ad valorem* sul cotone in bioccoli.

COSTANTINOPOLI, 9. — I Segretari delle Ambasciate di Russia, d'Italia e d'Inghilterra sono partiti per la Tessaglia, via Salonicco, onde esaminare la situazione di quella provincia.

Gli Ambasciatori hanno incaricato dei tecnici di studiare la questione dell'indennità di guerra e le questioni che si collegano alle Capitolazioni, questi delegati tecnici hanno cominciato i loro lavori.

PARIGI, 9. — Nell'odierna assemblea generale degli azionisti della Compagnia del Canale di Suez venne deciso all'unanimità di erigere un monumento commemorativo a Ferdinando di Lesseps, all'ingresso del Canale a Porto Said.

Le spese sono calcolate a 250,000 franchi.

ATENE, 10. — Malgrado la conclusione dell'armistizio turcoellenico, i Turchi rifiutano di acconsentire la libera navigazione nel golfo di Ambracia e concentrano truppe nella Tessaglia, dove gli irregolari incendiarono il villaggio di Divi.

Il Governo greco ha protestato presso le Potenze contro questi fatti.

I giornali protestano contro la voce di una rettifica della frontiera a favore della Turchia, rettifica che comprenderebbe la cessione di una striscia di territorio fino al Peneo, Tricala compresa. La stampa però considera tale voce come assolutamente falsa.

MADRID, 10. — L'*Epoca* annunzia ufficiosamente che il Presidente del Consiglio, Canovas del Castillo, si riserva la facoltà di provocare una crisi ministeriale, allorchè le circostanze glielo consiglieranno.

OSSERVAZIONI METEREOLOGICHE

fatte nel R. Osservatorio del Collegio Romano

Il dì 9 giugno 1897

Il barometro è ridotto al zero. L'altezza della stazione è di metri 50,60.

Barometro a mezzodì 758.34
Umidità relativa a mezzodì 55
Vento a mezzodì . . . . . . SW debole.
Cielo . . . . quasi coperto.
Termometro centigrado . . . . . . { Massimo 27.°2 / Minimo 18 °5.
Pioggia in 24 ore: — —

Li 9 giugno 1897:

In Europa ancora bassa pressione sulla Russia; 748 Pietroburgo; depressione secondaria sull'Inghilterra ed Irlanda, 755; pressione relativamente alta al SW, 765.

In Italia nelle 24 ore: barometro diminuito al N fino a 2 mm., aumentato fino a 3 mm. altrove; pioggie con qualche temporale, specialmente sull'Italia superiore.

Stamane: cielo sereno sul versante meridionale Adriatico, Sardegna e Sicilia; nuvoloso o coperto altrove.

Pressione: 759 Torino, Milano, Belluno; 760 Genova, Ancona; 761 Roma, Foggia; 763 Cagliari, Napoli, Messina, Catania.

Probabilità: venti deboli a freschi specialmente meridionali, cielo vario al S, nuvoloso o coperto altrove.

BOLLETTINO METEORICO

DELL UFFICIO CENTRALE DI METEREOLOGIA E GEODINAMICA

Roma, 9 giugno 1897.

STAZIONI	STATO DEL CIELO ore 7	STATO DEL MARE ore 7	Temperatura Massima	Temperatura Minima
			nelle 24 ore precedenti	
Porto Maurizio	coperto	legg. mosso	26 0	19 0
Genova	coperto	legg. mosso	24 8	20 1
Massa Carrara	3/4 coperto	calmo	25 4	17 2
Cuneo	coperto	—	25 8	18 8
Torino	coperto	—	26 2	19 0
Alessandria	coperto	—	29 0	20 0
Novara	nebbioso	—	30 0	18 0
Domodossola	coperto	—	28 2	18 2
Pavia	nebbioso	—	30 0	17 7
Milano	coperto	—	31 3	19 5
Sondrio	coperto	—	28 5	18 5
Bergamo	coperto	—	26 3	18 7
Brescia	coperto	—	28 3	19 5
Cremona	—	—	—	—
Mantova	3/4 coperto	—	24 8	17 0
Verona	coperto	—	23 9	19 8
Belluno	coperto	—	27 3	16 9
Udine	3/4 coperto	—	27 8	17 2
Treviso	3/4 coperto	—	29 6	20 8
Venezia	piovoso	calmo	27 4	22 0
Padova	coperto	—	27 4	19 5
Rovigo	coperto	—	28 0	19 8
Piacenza	nebbioso	—	28 2	19 5
Parma	coperto	—	29 0	20 0
Reggio Emilia	nebbioso	—	27 9	20 0
Modena	coperto	—	26 9	18 4
Ferrara	1/2 coperto	—	26 5	17 5
Bologna	1/2 coperto	—	26 0	18 0
Ravenna	3/4 coperto	—	28 1	16 3
Forlì	1/2 coperto	—	26 8	18 8
Pesaro	3/4 coperto	calmo	26 8	20 4
Ancona	1/2 coperto	calmo	28 9	21 2
Urbino	—	—	—	—
Macerata	sereno	—	26 5	19 2
Ascoli Piceno	sereno	—	26 5	17 2
Perugia	coperto	—	26 8	16 6
Camerino	1/4 coperto	—	24 2	14 2
Lucca	nebbioso	—	27 4	15 5
Pisa	nebbioso	—	26 0	14 9
Livorno	3/4 coperto	calmo	25 8	18 5
Firenze	coperto	—	29 4	16 6
Arezzo	3/4 coperto	—	27 1	16 2
Siena	nebbioso	—	25 8	14 8
Grosseto	1/2 coperto	—	27 4	24 4
Roma	nebbioso	—	27 1	18 5
Teramo	1/4 coperto	—	24 7	15 8
Chieti	sereno	—	25 4	14 2
Aquila	sereno	—	24 1	12 9
Agnone	sereno	—	23 3	14 0
Foggia	sereno	—	28 9	18 0
Bari	sereno	calmo	24 0	17 0
Lecce	1/4 coperto	—	28 0	18 3
Caserta	coperto	—	29 0	18 4
Napoli	coperto	calmo	24 9	19 0
Benevento	1/4 coperto	—	27 2	16 4
Avellino	nebbioso	—	25 2	13 0
Salerno	1/4 coperto	—	21 1	13 2
Potenza	nebbioso	—	23 0	8 6
Cosenza	—	—	—	—
Tiriolo	3/4 coperto	—	20 0	10 1
Reggio Calabria	?	legg. mosso	22 9	18 0
Trapani	1/4 coperto	calmo	24 1	18 2
Palermo	sereno	calmo	25 9	15 0
Porto Empedocle	coperto	calmo	23 0	20 0
Caltanisetta	sereno	—	24 4	15 5
Messina	sereno	calmo	25 8	20 4
Catania	1/4 coperto	calmo	25 5	17 8
Siracusa	sereno	calmo	27 0	17 4
Cagliari	sereno	calmo	26 5	16 0
Sassari	1/2 coperto	—	25 8	18 0

LISTINO OFFICIALE della Borsa di Commercio di Roma del dì 9 Giugno 1897.

GODIMENTO	VALORI nomin.	VALORI versato	VALORI AMMESSI A CONTRATTAZIONE IN BORSA	PREZZI IN CONTANTI	Cor Med	IN LIQUIDAZIONE Fine corrente	IN LIQUIDAZIONE Fine prossimo	PREZZI nominali
1 gen. 97			RENDITA 5 % 1ª grida		— —	99,25 22½ 17½ 15	12½)	— —
			RENDITA 5 % 2ª grida	99,02½	99 02½	99,10 07½ 10 15 17	½)	— —
»			detta in cartelle di L. 50 a 200	99,05 99,—	— —			— —
			detta » di L. 25		— —			— —
»			detta » di L. 10	99,10	— —			— —
			detta » di L. 5		— —			— —
apr. 97			detta 4½ %	108,30 25	108 27	108,27½		— —
			» » in cartelle da L. 45 a 180.	108,25	— —			— —
»			» » » « 3 a 45.		— —			— —
gen. 97			detta 4 %		— —			99 02½
			» » in cartelle di L. 4 a 40		— —			— —
			detta 3 % 1ª grida		— —			— —
apr. 97			detta 3 % 2ª grida		— —			60 —
			detta 3 % piccolo taglio		— —			— —
»			Certificati sul Tesoro Emissione 1860/64.		— —			101 95
»			Obbligaz. Beni Ecclesiastici 5 % (stamp.)		— —			99 75
»			Prestito Romano Blount 5 %		— —			101 75
			Obblig. Municipali e Cred. Fondiario.		Cor.Med.			
lug. 96	500	500	Obbl. Municipio di Roma 5 %		— —			— —
apr. 97	500	500	dette 4 % 1ª Emissione		— —			492 —
»	500	500	dette 4 % 2ª e 8ª Emissione	489	— —			— —
giu. 95	500	500	Obbl. Comune di Trapani 5 %		— —			497 —
apr. 96	500	500	» Cred. Fond. Banco S. Spirito		— —			321 —
ott. 96	500	500	» » » Banca d'Italia 4 %		— —			483 —
»	500	500	» » » » » 4 ½ %		— —			499 —
apr. 96	500	500	» » » Banco di Sicilia		— —			— —
»	500	500	» » » » di Napoli		— —			— —
»	500	500	» » » Opª di S. Paolo 5 %		— —			— —
»	500	500	» » » » » 4 ½ %		— —			— —
apr. 97	500	500	» » » dell'Ist. Italiano 4 ½ %		— —			506 —
			Azioni Strade Ferrate.					
gen. 97	500	500	Az. Ferr. Meridionali		— —			710 —
»	500	500	» » Mediterranee		— —			532 50
apr. 97	250	250	» » Second. della Sardegna		— —			281 —
apr. 96	500	500	» » Palermo, Marsala, Trapani, 1ª e 2ª Emissione		— —			— —
gen. 96	500	500	» » della Sicilia		— —			— —
			Azioni Banche e Società diverse.					
gen. 97	900	700	Az. Banca d'Italia		— —			739 —
gen. 95	250	250	» Banco di Roma		— —			113 —
mar. 97	500	500	» Istituto Italiano di Credito Fondiario		— —			444 —
apr. 97	500	500	» Soc. Alti forni fonderie ed acciaierie in Terni		— —	355		— —
apr. 97	500	500	» » Anglo-Romª. per l'illuminaz. di Roma col Gas ed altri sistemi		— —			827 —
lug. 97	500	500	» » Acqua Marcia		— —			1245 —
ott. 96	250	250	» » Italiana per condotte d'acqua		— —	203½ 202¾ 203		— —
apr. 97	125	125	» » dei Molini e Pastificio Pantan.		— —	133		— —
gen. 96	100	100	» » Telefoni ed Appi. Elettriche		— —			— —
»	300	300	» » Generale per l'Illuminazione		— —			102 —
apr. 97	125	125	» » Anonima Tramvays-Omnibus		— —	237½ 237¾ 237½		— —
ott. 90	250	250	» » delle Min. e Fond. Antimonio.		— —			— —
»	200	200	» » dei Materiali Laterizi		— —			— —
gen. 97	300	300	» » Navigazione Generale Italiana		— —			337 —
apr. 97	100	100	» » Metallurgica Italiana		— —	123½ 122½		— —
gen. 96	250	250	» » della Piccola Borsa di Roma.		— —			65 —
			» » An. Piemontese di Elettricità		— —			— —
gen. 93	250	250	» » Risanamento di Napoli		— —	27¾		— —
gen. 95	25	25	» » di Credito e d'industria Edilizia		— —			— —
	500	250	» » Industriale della Valnerina		— —			— —
apr. 97	500	500	» » « Credito Italiano »		— —			507 —
gen. 97	250	250	» Acquedotto de Ferrari-Galliera		— —			245 —
			Azioni Società Assicurazioni					
gen. 95	100	100	Az. Fondiaria - Incendio		— —			118 —
	250	125	» » - Vita		— —			221 —

GODIMENTO	VALORI nomin.	VALORI versato	VALORI AMMESSI A CONTRATTAZIONE IN BORSA	PREZZI IN CONTANTI	Cor.Med.	IN LIQUIDAZIONE Fine corrente	IN LIQUIDAZIONE Fine prossimo	PR non
			Obbligazioni diverse.					
1 gen. 97	500	500	Obbl. Ferrov. 3 $^0/_0$ Emiss. 1887-88-89.		— —			306
»	1000	1000	» » Tunisi-Goletta 4 $^0/_0$ (oro)		— —			917
»	500	500	» Strade Ferrate del Tirreno		— —			490
1 apr. 96	500	500	» Soc. Immobiliare		— —			190
»	250	250	» » » 4 $^0/_0$		— —			90
1 apr. 97	500	500	» » Acqua Marcia		— —			513
1 apr. 96	500	500	» » SS. FF. Meridionali		— —			—
1 gen. 96	500	500	» » FF. Pontebba Alta Italia		— —			—
1 apr. 96	500	500	» » FF. Sarde nuova Emiss. 3		— —			—
1 gen. 97	300	300	» » FF. Palermo, Marsala, Trapani I. S. (oro)		— —			—
1 gen. 96	500	500	» » Ferrovie Sarde (Preferenza)		— —			—
»	250	250	» » FF.Napoli-Ottaiano(5$^0/_0$ oro)		— —			120
	500	500	» » Industriale della Valnerina		— —			—
1 gen. 97	500	500	Buoni Meridionali 5 $^0/_0$		— —			—
			Titoli a Quotazione Speciale.					
	25	25	Obbl. Prestito Croce Rossa Italiana.		— —			—
			Azioni di Banche e Società in Liquidaz.					
1 lug. 93	300	300	Az. Banca Generale	55	— —	55		—
1 gen. 89	83,33	83,33	» » Tiberina		— —			—
1 ott. 90	500	500	» » Industriale e Commerciale		— —			—
1 lug. 93	400	400	» Soc. di Credito Mobiliare Italiano		— —			—
1 lug. 92	500	500	» » Immobiliare		— —			8
1 gen. 89	150	150	» » Fondiaria Italiana		— —			—
1 gen. 88	500	500	» » di Credito Meridionale		— —			—

SCONTO	CAMBI		PREZZI FATTI 1ª grida	PREZZI FATTI 2ª grida	Nominali	INFORMAZIONI TELEGRAFICHE sul corso dei cambi trasmesse dai sindacati delle borse d FIRENZE	GENOVA	MILANO	NAPOLI	TORI
2	Francia.	90 giorni	— —	— —	104 27$^1/_2$	— —	— —	— —	— —	— —
	Parigi	Chêque	— —	— —	101 82$^1/_2$	101 87$^1/_2$	104 95	104 90 87$^1/_2$	104,92$^1/_2$82$^1/_2$	104 87
2	Londra	90 giorni	— —	— —	26 19	26 20	— —	— —	— —	— —
	»	Chêque	— —	26 33	— —	— —	26 34$^1/_2$	26 34	23 35 31	26 32
4	Vienna-Trieste.	90 giorni	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —
3	Germania	Chêque	— —	— —	129 22	— —	— —	129 22 25	129,37$^1/_2$ 15	129 25

Risposta dei premi . 26 giugno
Prezzi di compensaz. 26 »

Compensazione . . . 28 giugno
Liquidazione . . . . 30 »

Sconto di Banca 5 $^0/_0$
Interessi Anticipazioni 4 $^1/_2$ $^0/_0$ fino a L. 10,000
» » 4 $^0/_0$ oltre a L. 10,000

PREZZI DI COMPENSAZIONE DELLA FINE MAGGIO

Rendita 5 $^0/_0$	98 40	Azioni Soc. Molini Past. Pant.	124 —
detta 4 $^1/_2$ $^0/_0$	108 20	» » Gener. Illuminaz.	105 —
detta 4 $^0/_0$	98 35	» » An. Tramways-Om.	237 —
detta 3 $^0/_0$	59 75	» » Nav. Gen. Ital.	325 —
Obb. Municipio di Roma 4 $^0/_0$ 1ª Emissione	486 —	» » Metallurgica Ital.	116 —
Dette 4 $^0/_0$ 2ª e 8ª Emissione	482 —	» » Piccola Borsa di Roma	70 —
» Cred. Fond. S. Spirito.	316 —	» » An. Piem. Elett.	160 —
» » » B. d'It. 4 $^0/_0$	475 —	» » Risanamento di Napoli	26 —
» » » » 4 $^1/_2$ $^0/_0$	499 —	» » Credito Italiano.	505 —
» » » dell'Ist. It.	506 —	» » Acq. De Ferrari G.	244 —
Az. Ferr. Meridionali	692 —	» Fondiaria Incendio	116 —
» » Mediterranee	522 —	» » » Vita	215 —
» » Sec. della Sardegna	274 —	Obbl. Ferroviarie 3 $^0/_0$	305 —
» Banca d'Italia	725 —	» » del Tirreno	486 —
» Banco di Roma	115 —	» Soc. Immob.	190 —
» Istituto It. Cred. Fond.	430 —	» » » 4 $^0/_0$	90 —
» Soc. Alti Forni Fond. Acciajerie in Terni	340 —	Ferr. Secondarie della Sardegna	— —
» » Gas (Anglo Rom.)	812 —	» Ferr. Napoli-Ottajano (5 $^0/_0$ oro)	120 —
» » Acqua Marcia	1245 —	Azioni Banca Generale	52 —
» » Condotte d'Acqua	195 —	» » Immobiliare	8 —

Media dei corsi del Consolidato Italiano a conta
nelle varie Borse del Regno.

8 giugno 1897.

Consolidato 5 $^0/_0$ 99 2

Consolidato 3 $^0/_0$ nominale. 59 6

La Commissione Sindacale

MARIO BONELLI.
AUGUSTO PALLADINI.
ADOLFO CAVACEPPI.

Visto: Il Deputato di Borsa: LEONE LEVI.

Direttore: AVV. GIOVANNI PIACENTINI. Tipografia delle Mantellate *Gerente responsabile:* TUMINO RAFFAELE.